

OCTUBRE 2017

MEMORIA DE INFORMACIÓN

VOLUMEN III. ANÁLISIS DEL ESPACIO URBANO



COORDINADORA MUNICIPAL

María Luisa Dunjó Fernández
ARQUITECTA

EQUIPO REDACTOR

REDACCIÓN

Ana Dolores del Rosario Suárez
ARQUITECTA

Jacobo González Jorge
ARQUITECTO

Elvira Monzón García
ARQUITECTA

Ruth Navarro Delgado
ARQUITECTA

Carolina Saavedra García
ARQUITECTA

Juan Carlos Padrón Valido
HISTORIADOR DEL ARTE

Santiago Hernández Torres
GEÓGRAFO

Inmaculada Morales Guerra
TÉCNICO JURÍDICO

EDICIÓN Y TRABAJOS ADMINISTRATIVOS

María del Pino Jansson Mayor
DELINEANTE

Marcos Santana Falcón
DELINEANTE

Francisco Santana Vega
DELINEANTE

María Zoraida López León
ADMINISTRATIVA

SOPORTE INFORMÁTICO

Argelia Esther Martín Martín
INGENIERA INFORMÁTICA

Jorge Cortadellas Izquierdo
TÉCNICO INFORMÁTICO

VOLUMEN III. ANÁLISIS DEL ESPACIO URBANO

1 MORFOLOGÍA URBANA	Pág. 1
1.1 ESTRUCTURA PARCELARIA.....	Pág. 1
1.2 ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN.....	Pág. 3
1.2.1 Alturas existentes.....	Pág. 3
1.2.2 Altura normativa.....	Pág. 4
1.2.3 Alturas. Problemas detectados.....	Pág. 5
1.3 TIPOLOGÍA DE LA EDIFICACIÓN.....	Pág. 8
1.3.1 Conclusiones tipológicas.....	Pág. 8
1.3.2 Tipología y normativa.....	Pág. 10
2 ESTADO DE LA EDIFICACIÓN	Pág. 11
2.1 ANTIGÜEDAD.....	Pág. 11
2.1.1 Edad de la edificación.....	Pág. 11
2.1.2 Edad de los inmuebles catalogados.....	Pág. 12
2.1.3 Localización en Vegueta.....	Pág. 14
2.1.4 Localización en Triana.....	Pág. 16
2.2 ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA EDIFICACIÓN.....	Pág. 18

3 USOS DEL SUELO Y LA EDIFICACIÓN	Pág. 20
3.1 USOS EXISTENTES.....	Pág. 20
3.1.1 Usos en planta baja.....	Pág. 20
3.1.2 Usos en otras plantas	Pág. 22
3.2 USOS NORMATIVOS.....	Pág. 23
3.2.1 Uso residencial	Pág. 24
3.2.2 Uso cultural.....	Pág. 25
3.2.3 Uso educativo	Pág. 25
3.2.4 Uso hotelero	Pág. 25
3.2.5 Uso comercial.....	Pág. 30
3.2.6 Uso administrativo-oficinas	Pág. 30
3.3 PROBLEMÁTICA DE USOS	Pág. 40
3.3.1 Adaptación a los usos definidos en el Plan General	Pág. 40
3.3.2 Localización de los diferentes usos	Pág. 42
3.3.3 Ausencia de algunos usos	Pág. 43
3.3.4 Errores en el documento	Pág. 44
4 LAS DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS	Pág. 47
5 EL SISTEMA VIARIO. ESTUDIO DE MOVILIDAD	Pág. 55
5.1 INTRODUCCIÓN.....	Pág. 55

5.2 ANTECEDENTES	Pág. 56
5.2.1 Plan General de Ordenación, Adaptación Plena al TR- LOTCENC y a las DOG. (PGO -2012)	Pág. 56
5.2.2 Plan Especial de Protección y Reforma Interior de Vegueta-Triana PEPRI-2001(2001).....	Pág. 62
5.2.3 Proyecto Director para la Reurbanización del frente del mar y del Barranco de Guiniguada entre Triana y Vegueta (2008).....	Pág.66
5.2.4 Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Las Palmas de Gran Canaria	Pág. 68
5.2.5 Conclusiones	Pág. 72
5.3 INFORMACIÓN RELATIVA AL SISTEMA VIARIO.....	Pág. 74
5.3.1 Análisis de la red viaria.....	Pág. 74
5.3.2 Sistema de aparcamiento	Pág. 91
5.3.3 El transporte público	Pág. 96

6 EL BARRANCO DE GUINIGUADA

6.1 ANTECEDENTES	Pág. 100
6.2 INFORMACIÓN	Pág. 102
6.3 PROPUESTA DEL PEPRI-2001.....	Pág. 104
6.4 PROPUESTA DEL PLAN DIRECTOR VEGUETA-TRIANA.....	Pág. 105
6.5 PROPUESTA DEL PGO-2012	Pág. 106

7 REDES DE INFRAESTRUCTURA

7.1 RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	Pág. 111
---	----------

7.2 RED DE SANEAMIENTO, PLUVIALES Y SALINIDAD.....	Pág. 112
7.3 RED DE ALUMBRADO PÚBLICO	Pág. 113
7.4 RED ELÉCTRICA DE BAJA Y MEDIA TENSIÓN	Pág. 113

8 ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PEPRI-2001.

GRADO DE EJECUCIÓN	Pág. 114
---------------------------------	-----------------

8.1 OPERACIONES DE REHABILITACIÓN.....	Pág. 114
--	----------

8.2 OPERACIONES DE REESTRUCTURACIÓN: PROYECTOS DE EXPROPIACIÓN, UNIDADES DE ACTUACIÓN Y ACTUACIONES	Pág. 115
---	----------

8.2.1 Proyectos de expropiación.....	Pág. 115
--------------------------------------	----------

8.2.2 Unidades de actuación.....	Pág. 119
----------------------------------	----------

8.2.3 Actuaciones.....	Pág. 120
------------------------	----------

1 MORFOLOGÍA URBANA

1.1 ESTRUCTURA PARCELARIA

Para el análisis de la estructura parcelaria se ha elaborado el plano SUPERFICIE DE PARCELAS y el siguiente cuadro donde se muestran, con los datos obtenidos de la información del Catastro, los tipos de parcela según su superficie, el número de ellas y el porcentaje que representa cada tipo sobre el total, tanto en Vegueta como en Triana.

Superficie de las parcelas. Vegueta

Superficie	Número de parcelas	Superficie total (m ²)	% de superficie total
0-100	202	15.393,8	5,3 %
100-300	712	121.852,8	41,8 %
300-600	119	49.961,5	17,1 %
600-1.000	32	23.951,0	8,2 %
1.000-5.000	31	53.109,0	18,2 %
Más de 5.000	4	27.306,0	9,4 %
TOTAL	1.100	291.484,1	

Superficie de las parcelas. Triana

Superficie	Número de parcelas	Superficie total (m ²)	% de superficie total
0-100	101	7.540,0	3,4 %
100-300	443	81.854,0	36,8 %
300-600	147	59.572,0	26,7 %
600-1.000	30	24.097,0	10,8 %
1.000-5.000	27	49.674,0	22,3 %
Más de 5.000	0	0,0	0,0 %
TOTAL	748	222.737,0	

Si comparamos estos datos con los elaborados en 1990 para la memoria informativa del PEPRI-2001, observamos que son muy similares, es decir que a lo largo de estos 20 años no se han producido variaciones significativas en cuanto al número y tamaño de las parcelas. Esta conservación de la estructura parcelaria se justifica en que la mayor parte del ámbito, el 70% de la superficie total, está sometida a la *Ordenanza* de protección y renovación donde la parcelación está protegida, es decir no se admiten agregaciones o segregaciones de la

misma. En el 30% restante, donde si se permite la división, en el caso de Nueva Vegueta (parcela mínima 100 m², parcela máxima 250 m²), o la agregación, en el caso de Primero de Mayo (parcela mínima 250 m², parcela máxima sin límite), las variaciones con respecto a la estructura anterior son mínimas, debido a que las manzanas ya están muy consolidadas.

De los valores que se indican en el cuadro se desprende que tanto en Vegueta como en Triana el porcentaje de mayor ocupación corresponde a parcelas con una superficie comprendida entre 100 y 300 m².

En Vegueta, estas parcelas suponen más del 40% de la superficie total y se localizan, tal como se describe en la Memoria el PEPRI-2001, *“por toda la trama urbana, aunque aparecen de forma más clara en la zona del Ensanche, donde la existencia de este parcelario más regular imprime carácter de mayor homogeneidad a este tejido.”*

La parcela inferior a 100 m², es la siguiente en cuanto a cantidad, aunque solo representa el 5,3% de la superficie total. Se localizan dispersas por todo el tejido urbano excepto en las grandes manzanas con frente al Guiniguada (zona del Toril) donde la parcelación es de mayores dimensiones.

El tercer puesto en cuanto a número y porcentaje de ocupación de suelo (25,3%) corresponde a parcelas entre 300 y 1000 m², que se localizan fundamentalmente en la zona central de Vegueta en el entorno de la catedral.

Por último, las parcelas con superficie mayor de 1000 m², de las que se contabilizan solo 35 pero representan en cuanto a extensión el 27,6 de la superficie total. En su mayoría albergan edificios públicos o religiosos. De titularidad privada es de destacar la concentración de estas parcelas en la zona del Toril.

Con respecto a Triana, como ya hemos expuesto, el mayor número de parcelas corresponde al intervalo entre 100 y 300 m², que representan el 36,8% del total del barrio, y se encuentran repartidas por toda la trama urbana, con una concentración mayor en la zona del Terrero.

Las parcelas con superficie menor a 100 m² representan en número el tercer puesto pero a nivel de ocupación solo el 3,4%. Se localizan principalmente en la zona central de este barrio.

En segundo lugar en cuanto a número se sitúa las parcelas entre 300 y 1000 m² que ocupan el 37,5% de la superficie total y se concentran en las manzanas situadas en los extremos norte y sur.

Para finalizar, las parcelas con superficie mayor de 1000 m² representan el 22,3% de ocupación, aunque en este grupo existen 27 unidades que supone tan solo el 3,6% del número total de parcelas. Se localizan principalmente en las manzanas extremas y tal como sucede en Vegueta la mayoría de estas parcelas albergan edificios no residenciales, de carácter público (administrativo, cultural, educativo), o privado (iglesias o sede de instituciones privadas).

1.2 ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

1.2.1 Alturas existentes

Para el estudio de las alturas de la edificación se ha utilizado como fuente documental la información del Catastro contrastada con los datos obtenidos en una labor de campo de todas las parcelas que forman el ámbito. Esta información ha quedado reflejada en el plano ALTURAS EXISTENTES.

En la tabla siguiente se muestra la pormenorización de esos datos así como su porcentaje sobre el total de cada barrio.

Alturas existentes

Altura (nº de plantas)	Vegueta		Triana	
	Nº de edificios	%	Nº de edificios	%
Solar	16	1,5 %	4	0,5 %
1 planta	196	18,2 %	24	3,3 %
2 plantas	422	39,1 %	244	33,5 %
3 plantas	308	28,6 %	199	27,3 %
4 plantas	102	9,4 %	114	15,7 %
5 plantas	29	2,7 %	77	10,6 %
6 plantas	3	0,5 %	23	8,9 %
7 plantas	2		24	
8 plantas	0		16	
9 plantas	0		0	
10 plantas	0		1	
11 plantas	0		1	

En la comparativa entre los barrios se concluye que Triana supera ampliamente en altura a Vegueta. Mientras que los edificios de 1 y 2 plantas en Vegueta representan el 57%, la misma franja de alturas en Triana solo supone el 36% del total, frente al 43% que representan los de 3 ó 4 plantas en el mismo barrio. Por otro lado, si nos fijamos en el porcentaje de mayores alturas, los edificios construidos con 5 o más plantas representan solo el 3,5% en Vegueta, mientras que en Triana son el 20%.

De otra parte, también podemos concluir que la altura en Vegueta es más homogénea, la mayoría (el 86%) de los inmuebles tienen 3 plantas o menos, mientras que en Triana la variación de alturas es mayor, el 64% corresponde a edificios de 3 o menos plantas, el 27% a edificios de 4 o 5 plantas, y el 9% a edificios con altura superior a 5 plantas.

En cuanto a su localización, observamos en Vegueta, que los edificios de mayor altura (5 plantas o superior) se sitúan básicamente en el borde hacia la Avenida Marítima, los de 4 plantas en las manzanas de Nueva Vegueta al naciente de la calle Reyes Católicos, en la calle Mendizábal y hacia el borde del Guiniguada en su parte más baja. En el interior y en las manzanas del Toril la edificación dominante es la de 2 plantas (altura que supone casi el 40% en dicho barrio).

En Triana, como ya hemos dicho anteriormente, existe una mayor heterogeneidad, con grandes diferencias de altura en una misma manzana, pero también es posible reconocer zonas donde la concentración de una determinada altura es más perceptible que en el resto, así las mayores alturas se localizan fundamentalmente en las calles Triana (5-8 p.), S. Bernardo (5-11 p.), Viera y Clavijo (5-7 p.), Bravo Murillo (5-6 p.) y Primero de Mayo (5-7p.). En la zona del Terrero, los bordes se consolidan con 5 plantas. La edificación de 2 plantas es la dominante en las calle Pérez Galdós y Domingo J. Navarro, y en algunos tramos de las calles Buenos Aires, Perdomo, Peregrina y Calle Cano. Y los inmuebles de 3 plantas son mayoría en algunos tramos de la calles Triana y Primero de Mayo.

1.2.2 Altura normativa

El PEPRI-2001 diferencia las áreas donde la presencia de valores históricos, tipológicos y ambientales son dominantes, de aquellas otras donde estos condicionantes no existen, y en base a ello establece cuatro *Ordenanzas*, una para los inmuebles catalogados (*Ordenanza de protección*) y las otras tres para la "*construcción ex novo*" (*Ordenanza de renovación para el centro histórico*, *Ordenanza para Nueva Vegueta* y *Ordenanza para Primero de Mayo*) que se corresponden con áreas histórica y morfológicamente diferentes.

El objetivo de cada una de estas *Ordenanzas* es reconocer las peculiaridades de cada área y dar a través de los parámetros urbanísticos una respuesta diferenciada en el ámbito.

En cuanto a alturas, tanto en la *Ordenanza* para Nueva Vegueta como para Primero de Mayo, se establecen directamente en los planos, reconociendo entornos homogéneos. Así en Nueva Vegueta se dispone una altura de 3 plantas para todas las manzanas situadas al sur del Conjunto Histórico de Vegueta, excepto en el frente hacia la Avenida Marítima donde se establece una planta más, y 5 plantas en la zona del terrero. Con respecto a Primero de Mayo, la norma regula cada manzana con diferente altura, desde las 3 plantas hasta las 6 atendiendo a su proximidad con la Triana histórica y a la morfología ya consolidada.

En la *Ordenanza* de renovación, el procedimiento es diferente. Esta *Ordenanza* se aplica en el centro histórico donde la concentración de edificios protegidos es muy alta y tal como se expresa en los objetivos de la memoria del PEPRI-2001 *"la renovación se producirá siempre y cuando no se exija la protección, pero, en cualquier caso, quedará condicionada por ella"*. Esto se traduce, con respecto al parámetro de altura, en la selección de un edificio protegido dominante en cada tramo de calle que se utiliza como referente para la renovación. La altura de la nueva edificación, por tanto, viene definida por la altura de cornisa del edificio dominante (señalado en la ficha de cada tramo de manzana) y en algunos casos, además, se indica el número de plantas. Excepcionalmente, en los casos donde no se define el edificio dominante, se establece directamente la altura de edificación en la ficha.

1.2.3 Alturas. Problemas detectados

Analizando las alturas establecidas y las existentes se observan algunos puntos conflictivos que entendemos son producidos más por errores o desajustes con la realidad que debido a una intencionalidad en la propuesta volumétrica.

1. El frente de Vegueta hacia la Avenida Marítima no debe ser entendido simplemente como límite oriental del barrio, con el mismo tratamiento normativo que el resto de parcelas de su entorno, sino que hay que poner en valor su condición de fachada hacia mar.

Para el análisis de alturas en esta zona, se ha tomado como tramo de estudio la franja comprendida entre el edificio de la pescadería (límite norte) y el centro de salud (límite sur), que conforma un plano de fachada de 644,70 metros de longitud total. En el siguiente cuadro se reflejan datos sobre el número de plantas y longitud de fachada de los edificios allí situados, así como el porcentaje que cada determinada altura representa en la totalidad del tramo.

Edificios del frente marítimo de Vegueta

Altura (nº de plantas)	Nº de edificios	Longitud de fachada (m.)	% de la longitud total del tramo
Más de 5 plantas	5	83,9	13,0 %
5 plantas	8	284,2	44,1 %
4 plantas más ático	4	60,0	9,3 %
4 plantas	4	41,2	6,4 %
3 plantas	7	114,7	17,8 %
2 plantas	2	10,8	1,7 %
1 plantas	2	26,7	4,1 %
solar	3	23,2	3,6 %
TOTAL	35	644,7	100,0 %

Observamos que existen 5 edificios de más de 5 plantas, que se corresponde con edificios construidos al amparo del Plan General de 1962 donde se incentivaba mayores alturas en vías especiales como la Avenida Marítima, y que representan un 13% de la longitud total de dicha franja.

Con respecto a edificios de 5 plantas y 4 plantas más ático, se contabilizan 12, que significan el 53,5 % del total de fachada del tramo, muchos de ellos construidos con la normativa del PEPRI anterior (1985). Se aclara que se incluye en este grupo el Palacio de Justicia y el Centro Parroquial S. Agustín, que a pesar de tener menos de 5 plantas, la cota total de cubierta es equivalente a dicha altura.

Los edificios que se ajustan a la altura normativa del PEPRI-2001 (4 plantas) son el 6,5%. El resto (solares e inmuebles de 1, 2 y 3 plantas) representan el 27 % y son construcciones la gran mayoría anteriores a los años 60.

En resumen, la mayoría del tramo (el 66,5 % de la longitud edificada) supera la altura normativa, las parcelas susceptibles de renovarse (aquellas con 3 o menos plantas) representan un 27 %, y por último las edificaciones con la altura normativa (4 plantas) solo suponen el 6,5 % del total.

Esta realidad volumétrica, junto con la poca calidad arquitectónica de muchos de los inmuebles allí construidos, conforma una imagen de desorden y deterioro. Para lograr la homogeneización de este frente marítimo, las 4 plantas establecidas en el PEPRI para esta zona, entendemos que no es la respuesta adecuada.



TRAMO SUR



TRAMO CENTRAL



TRAMO NORTE

Frente marítimo de Vegueta

2. En la *Ordenanza* de renovación hay que revisar la elección del edificio dominante porque en algunos casos puede crear alturas discordantes en el entorno. Como ejemplo cabe citar el tramo alto de la calle López Botas en su margen norte (manzana V-28), donde el elemento de referencia es el edificio catalogado 472, de 2 plantas pero de gran altura total y que establece para la calle una altura normativa equivalente a 4 plantas de construcción actual. A pesar de que el edificio protegido dominante tiene esa altura, ésta resulta excesiva en relación a la dimensión de la vía y al contexto donde se sitúa cuya regulación es de 2 plantas.
3. También conviene plantearse en la *Ordenanza* de renovación, dada la consolidación de alturas en algunas manzanas (ver plano "Edificios que superan la altura normativa") si se opta, puntualmente en determinados tramos, por el criterio de homogenización de alturas frente al criterio de tomar como referente un edificio catalogado, con el objetivo de evitar medianeras.
4. En la *Ordenanza* Primero de Mayo no se entiende en el frente de la manzana del Conservatorio hacia dicha calle, el establecimiento de 3 plantas como altura normativa, cuando esta manzana está situada en medio del tramo entre las calles San Bernardo y San Nicolás, regulado con 5 y 6 plantas, y además la edificación allí existente tiene 6 plantas.

5. En la esquina entre las calles San Bernardo y Viera y Clavijo es una incongruencia establecer 6-7 plantas en dicha esquina y mantener en las parcelas colindantes la altura normativa de 3 plantas hacia Viera y Clavijo y 4 más ático hacia San Bernardo.
6. Existen además algunos errores en el documento del PEPRI-2001, por ausencia de regulación o por duplicidad de ésta. En concreto, no hay determinación de alturas para las parcelas situadas, en la manzanas 58 y 16' de Vegueta, en el tramo hacia Reyes Católicos de la manzana V-44, en el tramo hacia la calle Salvador Calderón de la manzana V-53, en el tramo hacia la calle Doramas de la manzana V-4 y en el tramo hacia la calle Clavel de la manzana 33 de Triana.

En cuanto a las duplicidades, existen algunas parcelas en esquina donde se superponen dos alturas normativas diferentes por dar a dos calles donde se establecen alturas diferentes. En la *Ordenanza* de renovación, con el objetivo de atenuar el encuentro entre edificaciones y evitar la aparición de grandes medianeras vistas, se indica que en los casos de esquina deberá proponerse una solución volumétrica que podrá incluir un ático sobre la altura máxima dispuesta; pero en el resto de las *Ordenanzas* no se establece nada al respecto. En particular, todo el frente de Nueva Vegueta hacia la Avenida Marítima adolece de este problema.

7. Por último, aunque no es un problema de la *Ordenanza*, se detectan plantas retranqueadas por encima de la altura establecida (*ver plano "Edificios que superan la altura normativa"*) que en algunos casos son áticos permitidos por la norma para paliar los efectos de medianeras colindantes, pero en otros, en concreto en la zona de Nueva Vegueta se trata de construcciones ilegales en cubierta que configuran una planta más y que producen un paisaje desordenado.

1.3 TIPOLOGÍA DE LA EDIFICACIÓN

1.3.1 Conclusiones tipológicas

En un Plan Especial de Protección, el interés a nivel tipológico, radica sobre todo en conocer los invariantes del patrimonio residencial existente para reconducir la renovación del Casco de forma respetuosa con su carácter.

En la memoria informativa del PEPRI-2001 se realiza un análisis tipológico exhaustivo y muy interesante sobre la edificación residencial del ámbito donde se clasifican los diferentes tipos que han surgido a lo largo de la evolución de Vegueta-Triana y se estudian en cada uno de ellos, tanto para la vivienda unifamiliar como plurifamiliar, los siguientes elementos, la

parcela, la relación parcela-edificación, la solución constructiva, la ordenación interior y la fachada, que caracterizan cada solución.

Y clasifica la edificación residencial en los siguientes tipos:

a) En la vivienda unifamiliar:

- Siglos XVI, XVII y XVIII. Arquitectura doméstica tradicional canaria.
- Siglo XIX – Segunda década del S. XX:
 - La casa-patio.
 - La casa de finales del S. XIX.
 - La vivienda unifamiliar aislada.

b) En el edificio plurifamiliar (a partir de finales del S. XIX)

- Edificación que responde al mismo esquema que la vivienda unifamiliar de la época.
- Nuevo tipo residencial (que acoge más de una vivienda por planta).

La tipología no ha variado en estos últimos 20 años y por ello interesa en este documento para la Revisión del PEPRI-2001, no tanto repetir la explicación sobre los diferentes tipos sino transcribir las conclusiones que el análisis anterior realizó al respecto y que motivaron determinaciones normativas en el Plan Especial vigente:

“Del estudio de los diferentes tipos de arquitectura residencial que configuran los barrios de Vegueta y Triana, se desprende, por una parte en cuanto a la ordenación interior del espacio, la importancia del patio como elemento que configura el tipo. Y esto no solo en el vivienda tradicional, sino en las tipologías que a lo largo del tiempo se establecen como adecuación a las necesidades y condicionantes de cada momento, alcanzando a las propuestas plurifamiliares.

En cuanto a las fachadas, esquemas ordenados en base a mallas moduladas, donde se refuerza el hueco, la unión del edificio con el suelo, y su terminación en cornisa; partiendo el paño de fachada a la calle entre uno y otro edificio. Fachada sin entrantes, ni vuelos, a excepción de pequeños balcones que refuerzan la composición.

Debemos destacar la completa integración que se produce entre las piezas construidas en diferentes épocas, en contraste con la edificación más reciente que, sobre todo en el barrio de Triana, ha roto el carácter de la zona”.

1.3.2 Tipología y normativa

Una vez seleccionados los invariantes obtenidos en el análisis del patrimonio residencial, el PEPRI-2001 trasladó a su normativa de renovación, las determinaciones correspondientes para conseguir unos modelos más adecuados a la evolución y desarrollo de la arquitectura doméstica del Casco Histórico. En lo referente al patio, como elemento configurador del tipo en cuanto a la organización interior de la edificación, se establece en la fichas de las *Ordenanza* de Renovación la obligación de introducirlo en algunos tramos y en estos casos, se precisan las dimensiones mínimas del mismo.

Si bien a priori es un criterio adecuado para el mantenimiento de la tipología y la integración de la nueva construcción en el contexto del tramo, en la praxis se plantean problemas que dificultan el objetivo a conseguir.

Esto se muestra claramente en el plano "Normativa-Patios", donde se señalan las parcelas donde la nueva edificación debe desarrollarse en torno a un patio.

En Vegueta, esta determinación afecta a 36 parcelas con *Ordenanza* de renovación, situadas en 9 manzanas del entorno de la catedral (zona fundacional y primer ensanche hacia el sur) y en un tramo de la manzana hacia la calle Ramón y Cajal. En esta manzana, afecta a 5 parcelas que forman un frente sin relación directa con el resto de edificaciones y por tanto entendemos sin justificación para la repetición del modelo tipológico. En el resto de manzanas, donde sí existe un componente de proximidad con numerosos ejemplos de casas-patio, el 50% de las parcelas donde es de aplicación este parámetro, tienen una superficie inferior a 100 m² o un ancho de parcela menor a 7 metros, que hace inviable o desproporcionada la introducción de un patio de las características establecidas.

En Triana, este parámetro es aún más discutible. Afecta tan solo a 11 parcelas, de las cuales 3 por dimensiones resulta imposible su ejecución, y en el resto, la cuestión a plantear es la comparativa con otras parcelas en circunstancias similares donde no es exigible el patio como elemento configurador del espacio.

Se concluye por tanto, que el criterio seguido por el PEPRI-2001 para la nueva edificación, de incentivar el patio como elemento organizador del espacio en aquellos tramos donde la existencia de este elemento es significativa, no se justifica en muchos casos por dimensiones de la parcela o por su situación y por ello, habrá que reconsiderar en la Revisión del Plan Especial la eficacia de este parámetro en relación con los objetivos perseguidos.

2 ESTADO DE LA EDIFICACIÓN

2.1 ANTIGÜEDAD

2.1.1 Edad de la edificación

Los datos de antigüedad de la edificación se han tomado de la información catastral, contrastada y corregida en algunos casos de edificios catalogados, con la fecha que aparece en el epígrafe EDAD de la ficha del Catálogo del PEPRI-2001.

Con estos datos se ha elaborado el plano "Edad de la edificación" y los cuadros que se muestran a continuación, donde se indica el número de edificios existentes construidos en un determinado período, así como el porcentaje que ello representa tanto en Vegueta como en Triana.

El primer cuadro, considerando todos los inmuebles en su globalidad, y el siguiente en exclusiva para los edificios catalogados.

Año de construcción de todos los edificios de Vegueta-Triana

Siglo	Vegueta		Triana		Total	
	Nº de edificios	%	Nº de edificios	%	Nº de edificios	%
Siglo XVI	3	0,3 %	1	0,13 %	4	0,2 %
Siglo XVII	35	3,2 %	10	1,3 %	45	2,4 %
Siglo XVIII	41	3,7 %	14	1,8 %	55	2,9 %
Siglo XIX	163	14,7 %	202	26,5 %	365	19,6 %
1900-1950	531	48,0 %	285	37,5 %	816	43,7 %
1951-1990	234	21,2 %	183	24,0 %	417	22,3 %
1991-2012	82	7,4 %	53	7,0 %	135	7,2 %
solar	17	1,5 %	14	1,8 %	31	1,7 %
TOTAL	1.106	100,0 %	762	100,0 %	1.868	100,0 %

En el conjunto del ámbito, podemos apreciar claramente que la edificación predominante son las construidas en la primera mitad del siglo XX (43,7%).

Las construidas antes del s. XX representan el 25,1%, siendo la mayoría, edificios del s.XIX que suponen el 78% del total de inmuebles construidos antes del año 1900.

El tercer grupo (22,3 %) corresponde a edificios con un período de construcción entre 1951 y 1990.

En último lugar, los edificios construidos en los últimos 20 años (7,2%).

Este mismo análisis por barrios, nos desvela algunas diferencias. Los edificios de la primera mitad del s. XX representan en Vegueta el 48% de la totalidad de este barrio, mientras que en Triana solo el 37,5%.

El grupo de edificios anteriores al s. XX, en Vegueta supone el 21,9%, siendo los construidos en el s. XIX el 14,7%. En Triana, este porcentaje aumenta hasta el 29,7%, siendo los inmuebles correspondientes al s. XIX el 26,5% del total del barrio.

En el resto, los valores están más igualados. Los edificios del período 1951-1990 representan en Vegueta el 21,2% y en Triana el 24%. El grupo de los últimos 20 años, constituye el 7,4% en Vegueta y valores similares en Triana (7%).

2.1.2 Edad de los inmuebles catalogados

Con respecto a los edificios catalogados, el grupo dominante (42,6%) corresponde al siglo XIX. El segundo grupo en importancia (39,3%) lo constituyen los edificios construidos en la primera mitad del siglo XX. Le siguen los pertenecientes a los siglos XVII y XVIII que representan el 15%. Y por último, con escasa representación, los edificios construidos en el siglo XVI, tan solo 4 inmuebles (0,6%), y los de la segunda mitad del s.XX, donde se contabilizan 16 (1,8%).

Si analizamos por barrio, nos encontramos que las diferencias entre ellos son acusadas.

En Vegueta, el grupo dominante lo constituyen los edificios de la primera mitad del s. XX (39,8%). Le siguen en importancia los del siglo XIX (31,1%). Y los construidos en los siglos XVI, XVII y XVIII representan el 26,4%.

En Triana, es muy clara la mayoría de edificios del siglo XIX (52%). El grupo de la primera mitad del s. XX presenta valores muy parecidos a Vegueta (39%). En cambio, los edificios construidos antes del s.XIX, solo representan el 6,5% del total de edificios catalogados en este barrio.

Año de construcción de todos los edificios catalogados de Vegueta-Triana

	Vegueta		Triana		Total	
	Nº de edificios	%	Nº de edificios	%	Nº de edificios	%
Siglo XVI	3	1,1 %	1	0,3 %	4	0,6 %
Siglo XVII	35	11,7 %	10	2,7 %	45	6,8 %
Siglo XVIII	41	13,7 %	14	3,8 %	55	8,3 %
Siglo XIX	93	31,1 %	191	52,0 %	284	42,6 %
1900-1950	119	39,82 %	143	39,0 %	262	39,3 %
1951-1990	8	2,7 %	8	2,2 %	16	2,4 %
1991-2012	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
solar	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
TOTAL	299	100,0 %	367	100,0 %	666	100,0 %

Como resumen de este análisis de la edad de la edificación de edificios catalogados, concluimos que la inmensa mayoría (81,9%) del patrimonio edificado de Vegueta y Triana se sitúa en el período comprendido entre el siglo XIX y primera mitad de siglo XX.

Si además, estos valores, los ponemos en relación con el total de edificios existentes, catalogados y no catalogados del ámbito, se desprende lo siguiente:

1. Los edificios catalogados representan el 35,6% en cuanto a número de edificios. Este valor se incrementa notablemente si lo que consideramos es la superficie de ocupación, pues entonces los edificios catalogados representan el 48% de la superficie ocupada total del ámbito.

Por barrios, en Vegueta están catalogados el 27% de los inmuebles existentes que en superficie constituyen el 44% de este barrio. Con respecto a Triana, los edificios incluidos en el Catálogo suponen el 48% de los inmuebles existentes y ocupan el 54% de la superficie total de este ámbito.

2. En cuanto a la totalidad de edificios existentes del siglo XIX, los catalogados representan el 78%.
3. Anteriores a esta época, todos los edificios existentes se encuentran incluidos en el Catálogo. Es decir, que todos los edificios incluidos dentro del ámbito regulado por el Plan Especial de Protección "Vegueta-Triana" y que figuran construidos en los siglos XVI, XVII o XVIII, se encuentran protegidos.

4. En la primera mitad del siglo XX, los edificios catalogados suponen el 32%.
5. Posteriores a esta fecha, solo existen 16 edificios catalogados que suponen el 2,8% de la totalidad de los edificios construidos después de 1950 en Vegueta-Triana.

2.1.3 Localización en Vegueta

En este barrio, el plano “Edad de la edificación” nos da una imagen visual del proceso evolutivo del mismo, desde su nacimiento hasta la actualidad, pudiendo incluso diferenciar zonas según la época de construcción de las edificaciones.

La edificación anterior al siglo XIX se localiza en la zona central alrededor de la catedral y pertenecen a este grupo los grandes edificios representativos y religiosos, y del lado privado lo constituyen edificaciones de lo que se ha denominado “arquitectura doméstica tradicional canaria”.



Imágenes de inmuebles anteriores al siglo XIX en Vegueta

Los inmuebles del siglo XIX se sitúan prácticamente en las mismas manzanas que los anteriores, con una mayor incidencia en el extremo sur de esta zona. A este grupo pertenecen como edificios públicos, las Casas Consistoriales y el Mercado.



Imágenes de inmuebles del siglo XIX en Vegueta

Los edificios construidos en la primera mitad del siglo XX se ubican mayoritariamente en la zona del Toril y en Nueva Vegueta. Edificios relevantes de este período son la sede del Rectorado y el Teatro Guiniguada.



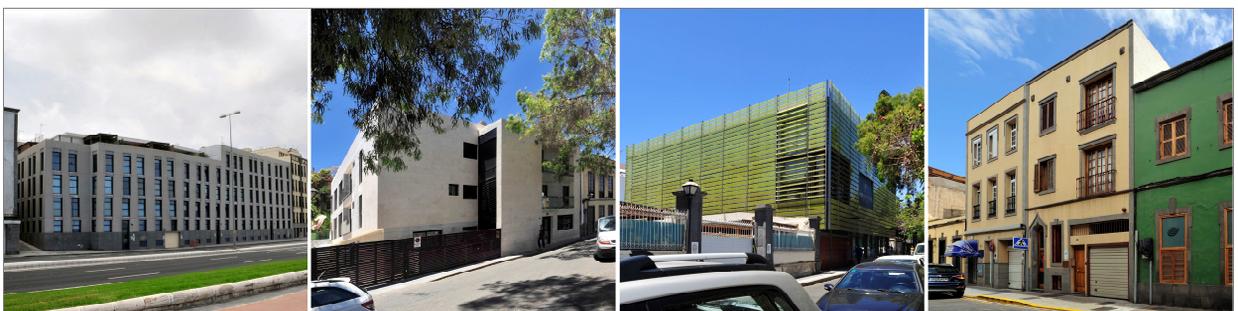
Imágenes de inmuebles de la primera mitad del siglo XIX en Vegueta

Del período comprendido entre los años 1951 y 1990, las edificaciones existentes se encuentran repartidas por todo el barrio pero con una mayor concentración en las manzanas del sur de Nueva Vegueta y en el frente hacia la Avenida Marítima. A esta época corresponde el colegio de los Jesuitas, el Palacio de Justicia y los Juzgados.



Imágenes de inmuebles de la segunda mitad del siglo XIX en Vegueta

En los últimos 20 años, el proceso de renovación se aprecia más claramente en las manzanas de Nueva Vegueta y en una franja de los bordes hacia el Guiniguada y Avenida Marítima.



Imágenes de inmuebles construidos durante los últimos 20 años en Vegueta

2.1.4 Localización en Triana

Como ya hemos dicho anteriormente los edificios existentes anteriores al siglo XIX son escasos en comparación con Vegueta. En concreto se contabilizan 25 y se localizan en su mayoría en dos tramos de la calle Cano y su perpendicular Torres y en las manzanas próximas a la parte baja del Guiniguada. O sea que la situación de los edificios más antiguos es cercana a Vegueta con la excepción de la ermita de San Telmo que se encuentra en el otro extremo.



Imágenes de inmuebles anteriores al siglo XIX en Triana

Con respecto a las edificaciones del siglo XIX se concentran básicamente en dos zonas, una en el sur del barrio, en las manzanas a ambos lados de la calle Malteses, y otra en el norte, consolidando tramos enteros de las calles Cano, Domingo J. Navarro y Buenos Aires.



Imágenes de inmuebles del siglo XIX en Triana

Los inmuebles de la primera mitad del siglo XX se distribuyen por todo el barrio pero se encuentran con mayor densidad, en las manzanas de la parte alta de Bravo Murillo, en Primero de Mayo en los tramos entre S. Bernardo y Bravo Murillo, en el margen norte de Domingo J. Navarro, en S. Bernardo-Constantino, y en la zona alrededor de la calle el Terrero.



Imágenes de inmuebles de la primera mitad del siglo XX en Triana

Los edificios construidos entre 1950 y 1990 se localizan claramente en los extremos, conformando la totalidad del frente de Primero de Mayo (al sur de San Bernardo), en la zona del Terrero y en la calle Triana. También hay una presencia considerable en la zona central alrededor de S. Bernardo. A esta época se deben los edificios de 6 y más plantas que encontramos en la calle Triana, San Bernardo y alrededores, construidos bajo el amparo del Plan General del 62 que incentivaba la renovación a base de un aprovechamiento excesivo de las parcelas sin consideración al entorno con valores a conservar en el que se encontraba.



Imágenes de inmuebles de la segunda mitad del siglo XX en Triana

Por último, las parcelas que se han renovado en los últimos 20 años son bastante menos que en Vegueta pero sí de considerable superficie. A este grupo pertenece el Conservatorio Superior de Música, edificios residenciales situados en las calles Dr. Domingo Déniz, Juan de Padilla, Perdomo y Bravo Murillo, así como edificio de oficinas en calle Triana.



Imágenes de inmuebles construidos durante los últimos 20 años en Triana

2.2 ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

El plano y cuadro de “Estado de la edificación” se ha elaborado con los datos obtenidos en el trabajo de campo de todo el ámbito, valorándose en esta primera fase, el estado exterior de los edificios. Este estudio se completará con la información que se obtenga cuando se acceda al interior de los inmuebles.

Se ha considerado en mal estado, aquellos edificios que por su aspecto exterior llevan años cerrados y aquellos otros que aún estando en uso presentan grandes problemas de conservación en sus fachadas.

Con estado regular, se incluyen aquellos edificios que sus fachadas no están bien conservadas, pero los problemas son de carácter más leve que en el grupo anterior (fisuras, desconchones, humedades, etc.).

Estado de conservación

Estado de conservación	Nº de edificios	%
Bueno	1.472	79,6 %
Regular	311	16,8 %
Malo	51	2,8 %
En construcción	9	0,5 %
En rehabilitación	5	0,3 %

Analizando tanto estos datos como su localización se deduce lo siguiente:

1. En general, el ámbito presenta un buen estado de conservación, prácticamente el 80% de los inmuebles mantienen correctamente su fachada.
2. En cuanto a su situación, los edificios peor conservados, es decir, los incluidos en el grupo de estado regular y malo, se localizan más en Vegueta que en Triana.
3. Atendiendo a la posición en cada barrio, en Vegueta los inmuebles con su fachada en mal estado se encuentran repartidos por todo el ámbito, aunque podemos destacar una concentración de ellos, en un tramo de la calle Ramón y Cajal situado frente al hospital San Martín, donde existe un núcleo formado por 4 edificaciones que presentan un claro deterioro de su construcción. Con respecto a Triana, los inmuebles incluidos en este grupo son escasos, en concreto se contabilizan 15, y la mayoría de ellos, se localizan en la calle Pérez Galdós y en la manzana formada por las calles Triana-Perdomo- Viera y Clavijo-Constantino.
4. Si estos datos los ponemos en relación con los edificios catalogados, obtenemos que en Vegueta de los 37 edificios en mal estado, 9 son edificios catalogados, o sea que éstos últimos representan el 24% en este barrio. En Triana, la proporción es mayor, porque de los 15 inmuebles en mal estado, 10 están incluidos en el Catálogo, representando por tanto el 66% en este ámbito. Con estos datos podemos concluir que la mala conservación no va asociada exclusivamente a la protección.

3 USOS DEL SUELO Y LA EDIFICACIÓN

3.1 USOS EXISTENTES

En el documento Análisis socioeconómico se realiza un estudio pormenorizado sobre la actividad económica en Vegueta-Triana. Se aborda aquí de una manera más genérica, para analizar la incidencia de los usos en el espacio urbano en cuanto a su concentración y localización.

Los datos para el análisis de los usos existentes en el ámbito, se han obtenido en una labor de campo que abarcó la totalidad de las parcelas, quedando reflejados en los planos de planta baja y otras plantas, correspondientes a este tema, y en el cuadro que se muestra a continuación.

Superficie de los usos existentes en la planta baja de los inmuebles				
Usos	Vegueta		Triana	
	Superficie ocupada (m ²)	%	Superficie ocupada (m ²)	%
Residencial	100.364	34,5 %	29.523	13,2 %
Comercial	22.256	7,6 %	79.384	35,4 %
Recreativo-ocio	9.911	3,4 %	15.534	6,9 %
Oficinas	35.513	12,2 %	19.510	8,7 %
Industrial	1.476	0,5 %	703	0,3 %
Dotacional-equipamientos	86.961	30,0 %	40.206	17,9 %
Sin uso	34.104	11,8 %	39.508	17,6 %
TOTAL	290.585	100,0 %	224.532	100,0 %

3.1.1 Usos en planta baja

Como se evidencia de la información aportada, Vegueta desarrolla una función más residencial e institucional, frente a Triana que tiene como uso muy predominante el comercial.

Efectivamente, del plano de usos en planta baja se desprende que en Vegueta, las parcelas dotacionales y de equipamientos de carácter supramunicipal tienen un gran peso cuantitativo y cualitativo. Se encuentran allí la Catedral, y otros inmuebles religiosos, el Obispado, las Casas Consistoriales, el Rectorado y el Paraninfo de la Universidad, el Palacio de Justicia, la Audiencia, los Juzgados, el Museo de Arte Moderno, el Museo Canario, la Casa Colón, el Archivo Histórico, etc., lo que da idea del valor representativo e institucional que tiene el barrio.

También las parcelas con uso residencial son mayoritarias y se localizan prácticamente en todas las manzanas no dotacionales, excepto en el núcleo fundacional donde la residencia es escasa.

En cuanto al resto, la actividad destacada son las oficinas, en su mayoría despachos relacionados con la práctica del Derecho y se distribuyen preferentemente en la parte baja de Vegueta en el entorno del Palacio de Justicia y los Juzgados.

Por el contrario, el uso comercial es bastante minoritario, se trata de pequeños establecimientos situados en algunas parcelas del entorno del Mercado, y en las calles Reyes Católicos, Paseo de San José y Obispo Codina, y en otras dispersas en el tejido urbano.

Mención aparte merece el uso terciario-recreativo que en los últimos años ha tenido un desarrollo importante y muy localizado, convirtiéndose en un polo de atracción en la calles la Pelota y Mendizábal.

Con respecto a Triana, el uso comercial es claramente hegemónico. Está muy consolidado en la calle Triana y sus adyacentes, en las calles Cano, Viera y Clavijo, San Bernardo y la Peregrina. Y con menor incidencia en algunos tramos de General Bravo y Primero de Mayo.

El uso oficinas en planta baja es bastante menor que en Vegueta. Se localizan fundamentalmente en Primero de Mayo y en algunas parcelas de Triana (oficinas bancarias).

La mayor parte del terciario-recreativo se concentra en el entorno de Plaza Cairasco-Plazoleta las Ranas-Subida de San Pedro. En menor medida en las calles Cano, Constantino, Lagunetas y parte baja de Perdomo. El resto, se localizan dispersos en el tejido urbano del barrio.

En cuanto al uso residencial, es prácticamente inexistente en la mayoría de las manzanas, excepto en la zona del Terrero y en algunos tramos de las calles Juan de Padilla, Pérez Galdós y Buenos Aires.

El uso dotacional-equipamiento se concentra básicamente en el eje formado por las calles Muro, General Bravo y Pérez Galdós donde se localiza en el extremo sur en torno a la Alameda de Colón y Plaza de las Ranas, la Biblioteca Insular, el Centro de Iniciativas Culturales de la Caja de Canarias, el Gabinete Literario, la iglesia de San Francisco y el Conservatorio Superior de Música; en el extremo sur, la sede del Cabildo Insular; y en la zona intermedia, el palacio Quetgles, la iglesia de los Franciscanos, y acceso al teatro Cuyás.

Por último es de destacar que tanto en Vegueta como en Triana, el uso hotelero es prácticamente inexistente contabilizándose tan solo dos establecimientos destinados a

alojamientos, uno el Hotel Madrid situado en la Plaza Cairasco, y otro, una pensión en la calle Buenos Aires.

3.1.2 Usos en otras plantas

En plantas altas, el uso claramente dominante es el residencial, tanto en Vegueta como en Triana. Este uso afecta a todas las plantas situadas por encima de la baja, excepto en algunos inmuebles situados en calle Triana y transversales, San Bernardo y Primero de Mayo, donde se localizan oficinas en primera planta.

El siguiente uso a nivel de implantación en el ámbito es el de oficinas. En Vegueta se localiza fundamentalmente en la parte baja, en el entorno del Palacio de Justicia, llegando a ocupar en la mayoría de los casos, todo el edificio. En Triana, cuantitativamente, este uso también es importante, y las parcelas donde desplaza totalmente al residencial se sitúan en las calles Triana, Viera y Clavijo, Domingo J. Navarro, Buenos Aires y Pérez Galdós.

La actividad comercial en plantas altas es muy minoritaria en Vegueta y en Triana se limita a algunas parcelas situadas en la calle Triana y su entorno.

En cuanto al uso terciario-recreativo en plantas altas, aparece en inmuebles vinculados a la misma actividad en planta baja y se localiza en la zona de Menizábal-Pelota y en el entorno del edificio Monopol.

El uso dotacional-equipamiento, en la mayoría de las parcelas es de uso exclusivo, y tal como se indica en los usos en planta baja, de gran importancia cualitativa y cuantitativa.

Por último, en cuanto a inmuebles actualmente sin uso en planta alta, se contabilizan 38 en Vegueta, la mayoría en torno al núcleo fundacional, y 54 en Triana, distribuidos por todo el ámbito del Conjunto Histórico aunque se aprecia una mayor concentración en las calles Pérez Galdós y la Peregrina.

A pesar de que en planta baja, el número de inmuebles que no registra actividad alguna en la actualidad es mucho mayor, esto es un problema circunstancial del uso comercial, sobre todo en tiempos de crisis económica. En cambio, el cierre de plantas altas, supone un problema más sistémico y preocupante, más duradero en el tiempo y que además afecta al patrimonio histórico. El 80% de los edificios que se encuentran actualmente sin uso en Vegueta y Triana están catalogados. Confirmando lo expuesto, se constata también, que en el exterior de los Conjuntos Históricos, en la zona de Nueva Vegueta y el Terrero no existen inmuebles cerrados.

3.2 USOS NORMATIVOS

A niveles globales los objetivos del PEPRI-2001 en cuanto a usos son los siguientes:

1. Establecer como uso preferente el residencial con la excepción de algunas áreas muy especializadas donde se prohíbe dicho uso en planta baja.

2º.- Cuando el uso no sea residencial, será prioritariamente de proyección pública.

La regulación de usos se establece de forma diferente dependiendo de cada *Ordenanza*. En las *Ordenanzas* Nueva Vegueta y Primero de Mayo, el Plan Especial remite a lo establecido en las normas zonales B y M respectivamente del Plan General, y los usos establecidos son los mismos para cada una de las parcelas que integran estos ámbitos. En cambio, en las *Ordenanzas* de protección y renovación los usos se particularizan por tramos de manzana, y en los casos de mayor protección se pormenorizan por inmueble.

En la *Ordenanza* de protección Monumento Histórico-Artístico 1, los edificios deben mantener el uso al que se destina en la actualidad.

En la *Ordenanza* de protección Monumento Histórico-Artístico 2, se enumeran 6 edificios que deben mantener el uso actual, y para el resto, se determinan en un cuadro, para cada uno de los inmuebles, los usos permitidos entre los siguientes: residencial, educativo, comercial, hotelero y servicio público. Además se añade que se permitirá el uso cultural en todos los edificios afectados por esta *Ordenanza*.

En la *Ordenanza* de protección Edificios de Interés Histórico y Tipológico los usos son los mismos que en la *Ordenanza* de Renovación, completados con un cuadro donde se indica por tramos de manzana y en cada una de las plantas los usos permitidos entre los siguientes: residencial, comercial, administrativo, oficinas, cultural, hotelero y docente.

En la *Ordenanza* de protección Edificios de Interés Ambiental, en cuanto a usos se remite a lo establecido al respecto en la *Ordenanza* Edificios de Interés Histórico y Tipológico.

Por último, en la *Ordenanza* de Renovación, que tal como se ha mencionado en los párrafos anteriores, sirve de referencia también para las *Ordenanzas* de protección Edificios de Interés Histórico y Tipológico y Edificios de Interés Ambiental, los usos se establecen de la forma siguiente:

- Los usos cualificados y vinculados vienen definidos por tramos de calle y por planta en las fichas correspondientes.
- En el texto de la *Ordenanza* se definen las calles donde se prohíbe el uso residencial en planta baja.
- Se remite a la *Ordenanza* M del Plan General en lo referente a usos complementarios y también a los situados en planta sobre rasante e inferiores a la de vivienda.
- Se establece la consideración de uso autorizable (según lo definido al respecto en el Plan General) para el uso comercial en sus categorías de mayor superficie (Local comercial tipo II y grandes superficies) y para el terciario recreativo.

Para una visión más global de la regulación de usos, hemos trasladado las determinaciones establecidas en las fichas y cuadros de las diferentes *Ordenanzas* del PEPRI-2001 a planos, que se incluyen en este apartado de la memoria. Con ello obtenemos la situación de las parcelas donde se permite el uso cultural, educativo, hotelero, comercial y administrativo-hotelero y también aquellas otras donde se prohíbe el uso residencial.

3.2.1 Uso residencial

El Plan Especial, por coherencia funcional con el carácter específico de algunas zonas, prohíbe el uso residencial en planta baja, en la calle Triana y su entorno, en las calles S. Bernardo, Viera y Clavijo, Bravo Murillo, Primero de Mayo, y en el barrio de Vegueta, en el recorrido Obispo Codina-Pelota-Mendizábal.

Fuera de estas zonas, solo existe limitación en algunos edificios afectados por la *Ordenanza* de protección Monumentos Histórico-Artísticos 2, donde no se permite el uso residencial en ninguna planta del inmueble.

3.2.2 Uso cultural

En las *Ordenanzas* Nueva Vegueta y Primero de Mayo se permite el uso cultural en todas las parcelas.

En las *Ordenanzas* de protección y renovación, en cambio, este uso es más restringido. En Vegueta se circunscribe al área del núcleo fundacional, al entorno de las plazas Santa Ana y Espíritu Santo y a la mayoría de las parcelas situadas en Juan de Quesada. En Triana, es aún más limitado, permitiéndose en unas pocas parcelas que se corresponden con inmuebles de alta protección y otros situados en el entorno de Alameda Colón-Plaza Cairasco-Plazoleta las Ranas.

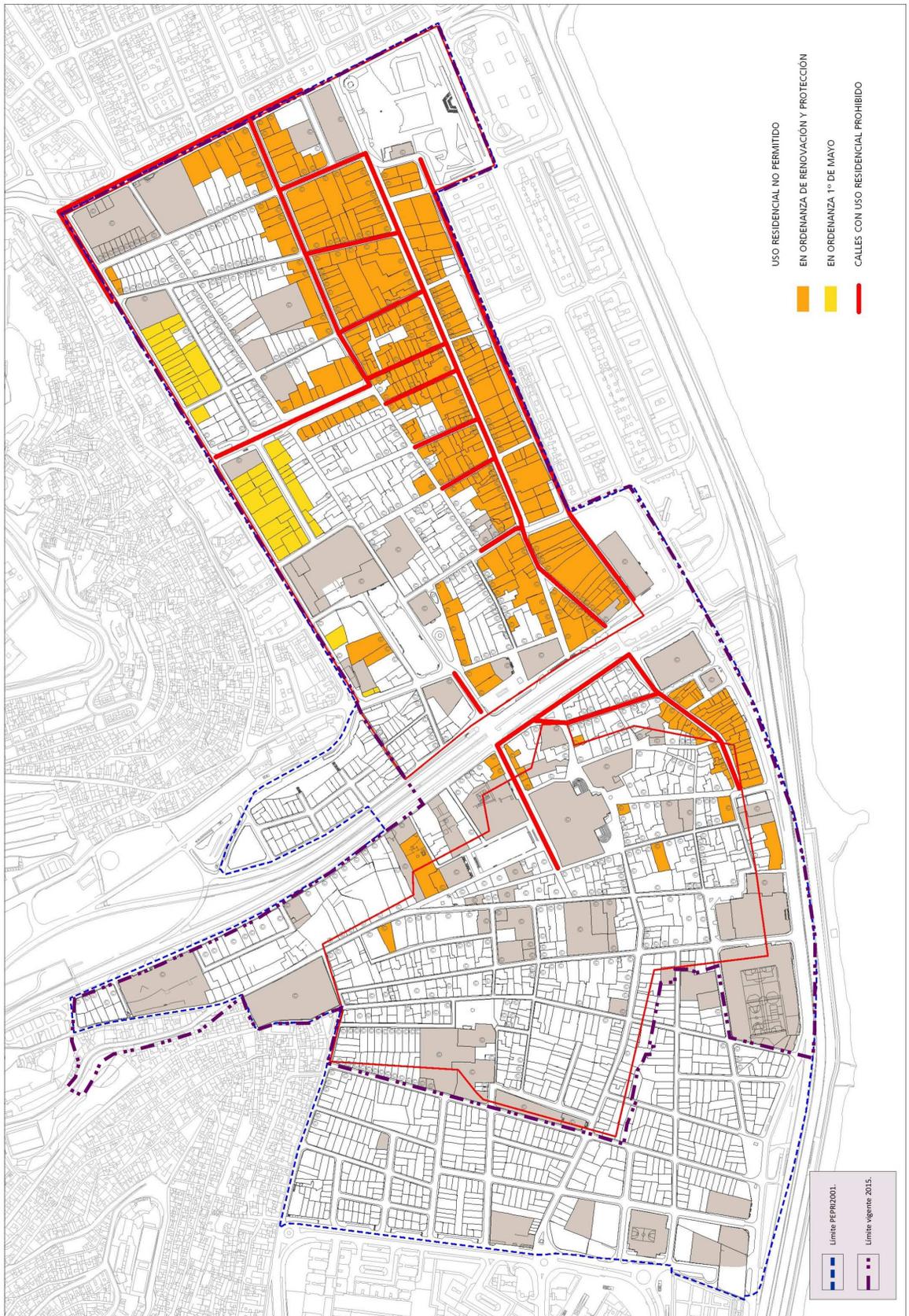
3.2.3 Uso educativo

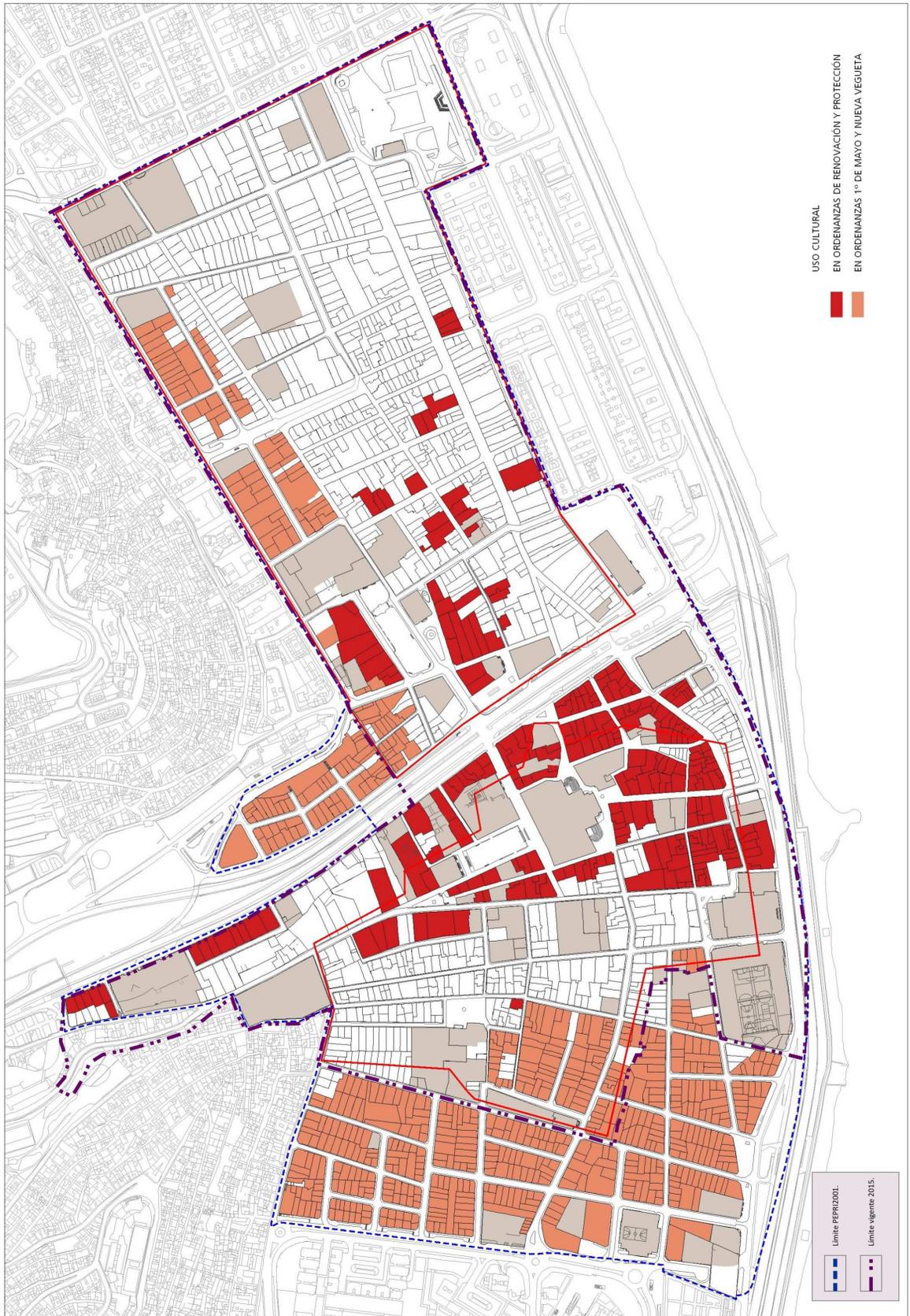
En las *Ordenanzas* Nueva Vegueta y Primero de Mayo se permite en todas las parcelas.

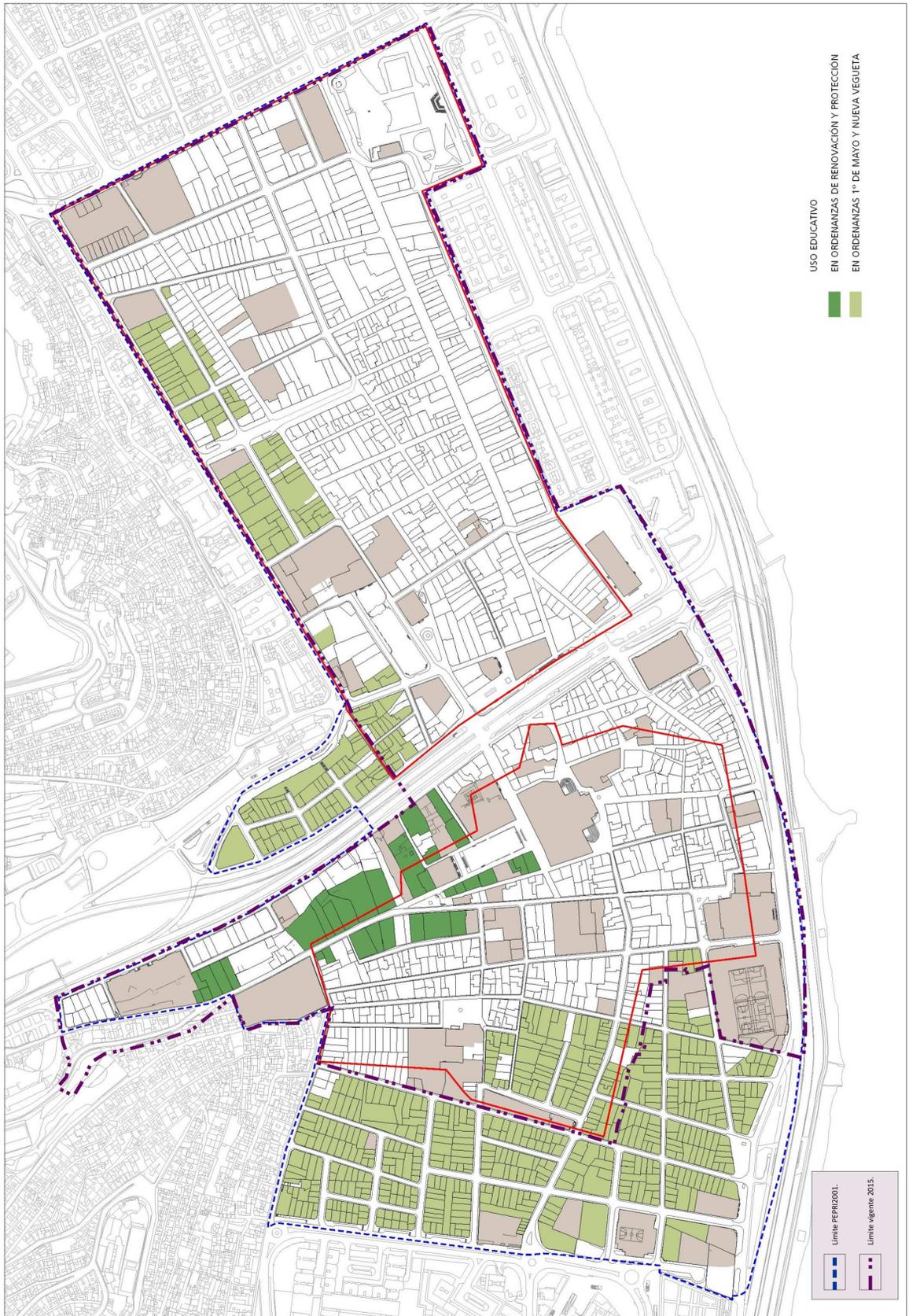
Por el contrario, en las *Ordenanzas* de protección y renovación, el uso cultural se establece solo en unas pocas parcelas situadas en el eje plaza Santa Ana-calle Castillo, con la particularidad además, que en las parcelas del margen norte de las calle Castillo afectadas por la *Ordenanza* de renovación solo se permite en planta primera.

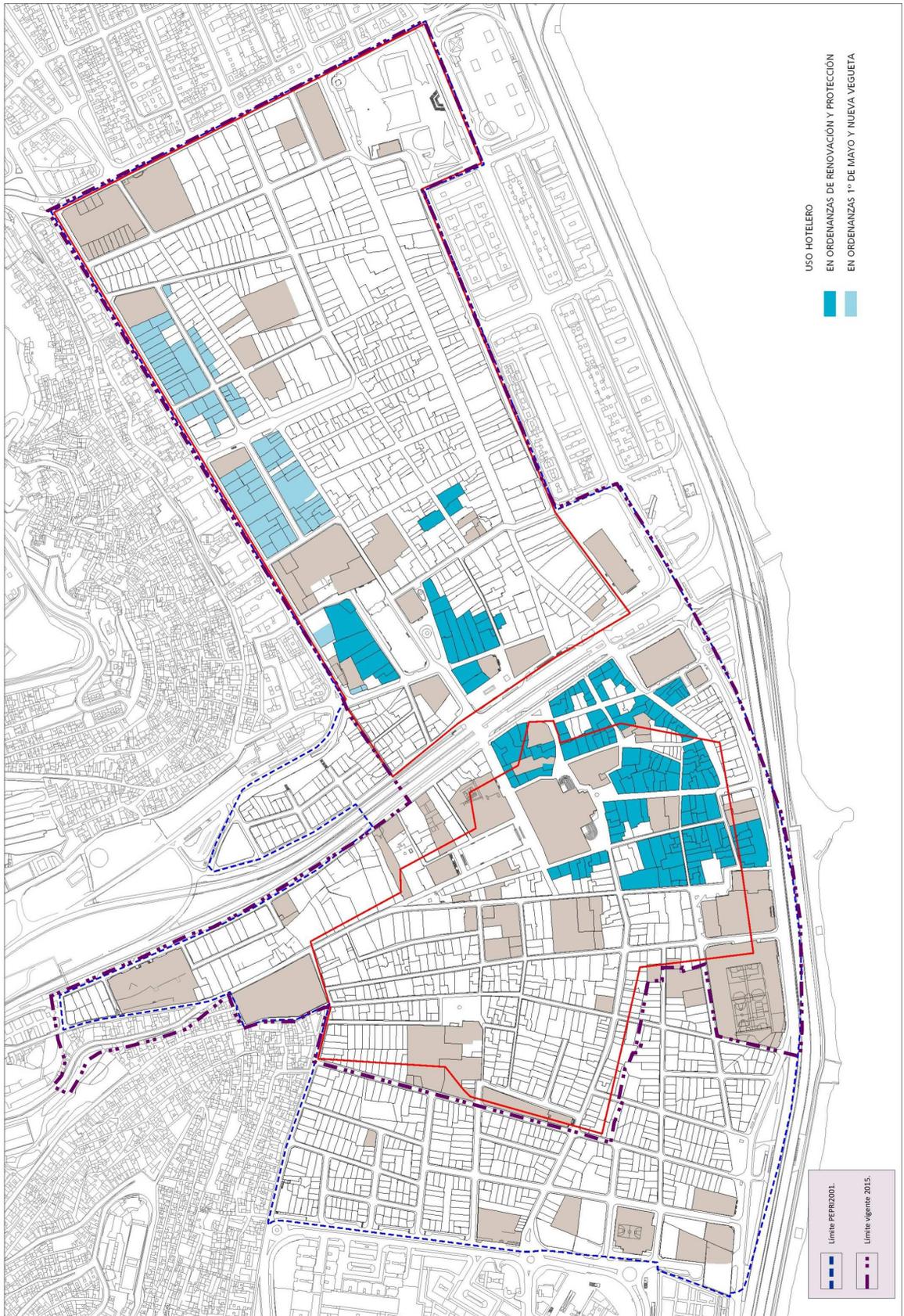
3.2.4 Uso hotelero

Este uso también está muy restringido, se localiza solamente en la zona fundacional, en el entorno de la Alameda de Colón, y en las parcelas reguladas por la *Ordenanza* Primero de Mayo.









3.2.5 Uso comercial

En las *Ordenanzas* Nueva Vegueta y Primero de Mayo se permite en todas las parcelas, tanto en planta baja, como en la totalidad del edificio por su condición de uso alternativo al residencial.

En las *Ordenanzas* de protección y renovación, la regulación es más pormenorizada, diferenciando por tramos de calles ó incluso por inmueble, y por plantas.

Así, en planta baja, la *Ordenanza* de renovación solo prohíbe el uso comercial, en el tramo intermedio de la calle Juan de Quesada (Vegueta) y en las parcelas situadas en la Alameda Colón en su fachada poniente.

El resto de las parcelas que observamos en el plano con uso no permitido en dicha planta, corresponde a edificios catalogados.

En planta primera, se permite en Triana y su entorno, extendiéndose a algunas parcelas de las calles, Viera y Clavijo, Domingo J. Navarro, Buenos Aires y Pérez Galdós, mientras en Vegueta, solo está permitido en algunas parcelas situadas en la calles, Pelota, Armas, Calvo Sotelo y Mendizábal, y en un tramo de Reyes Católicos.

En planta segunda, el uso comercial ya está muy reducido a unos tramos de Triana y a dos manzanas de Vegueta situadas entre las calles Pelota y Calvo Sotelo.

En el resto de plantas, el uso comercial solo se permite en dos manzanas de Vegueta, ya mencionadas en el párrafo anterior.

3.2.6 Uso administrativo-oficinas

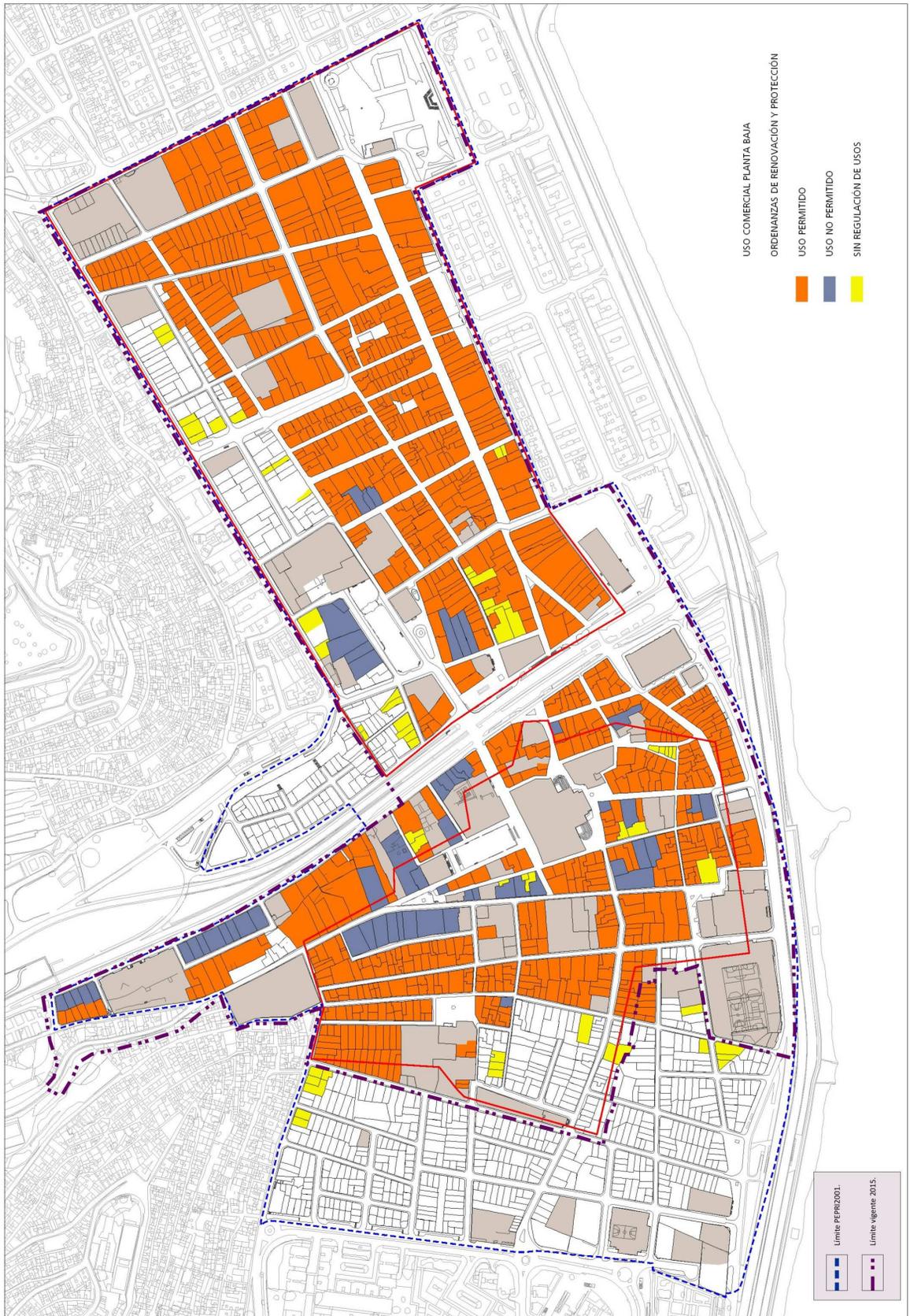
En las *Ordenanzas* Nueva Vegueta y Primero de Mayo, también se permite el uso administrativo-oficinas en todas las parcelas, tanto en planta baja como en la totalidad del edificio por su condición de uso alternativo al residencial.

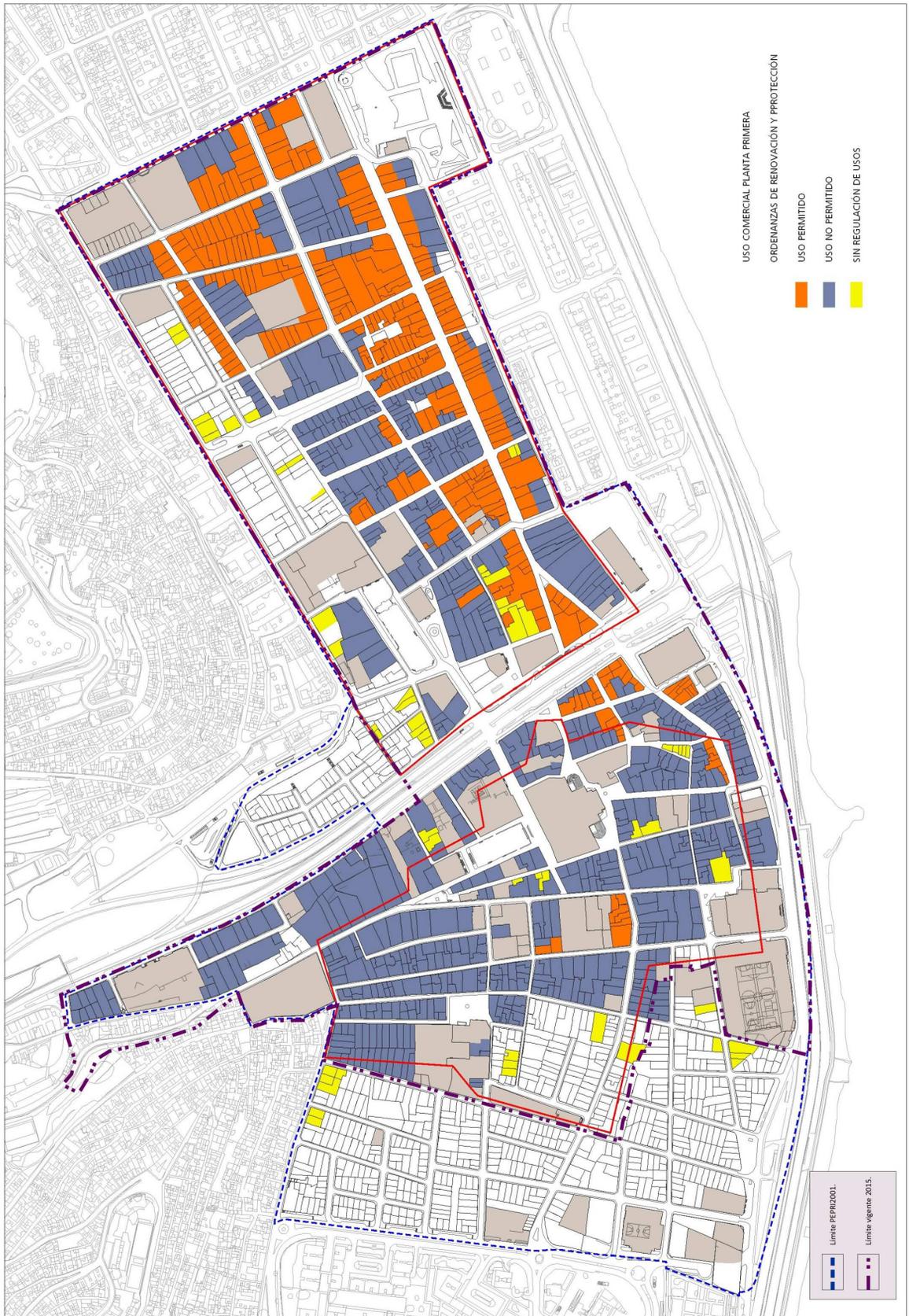
En cuanto a las *Ordenanzas* de protección y renovación, en planta baja permiten dicho uso en la mayoría de las parcelas con la excepción de 46 inmuebles catalogados y con un alto grado de protección (afectados por la *Ordenanza* Monumento Histórico-Artístico 2) y situados en varias manzanas.

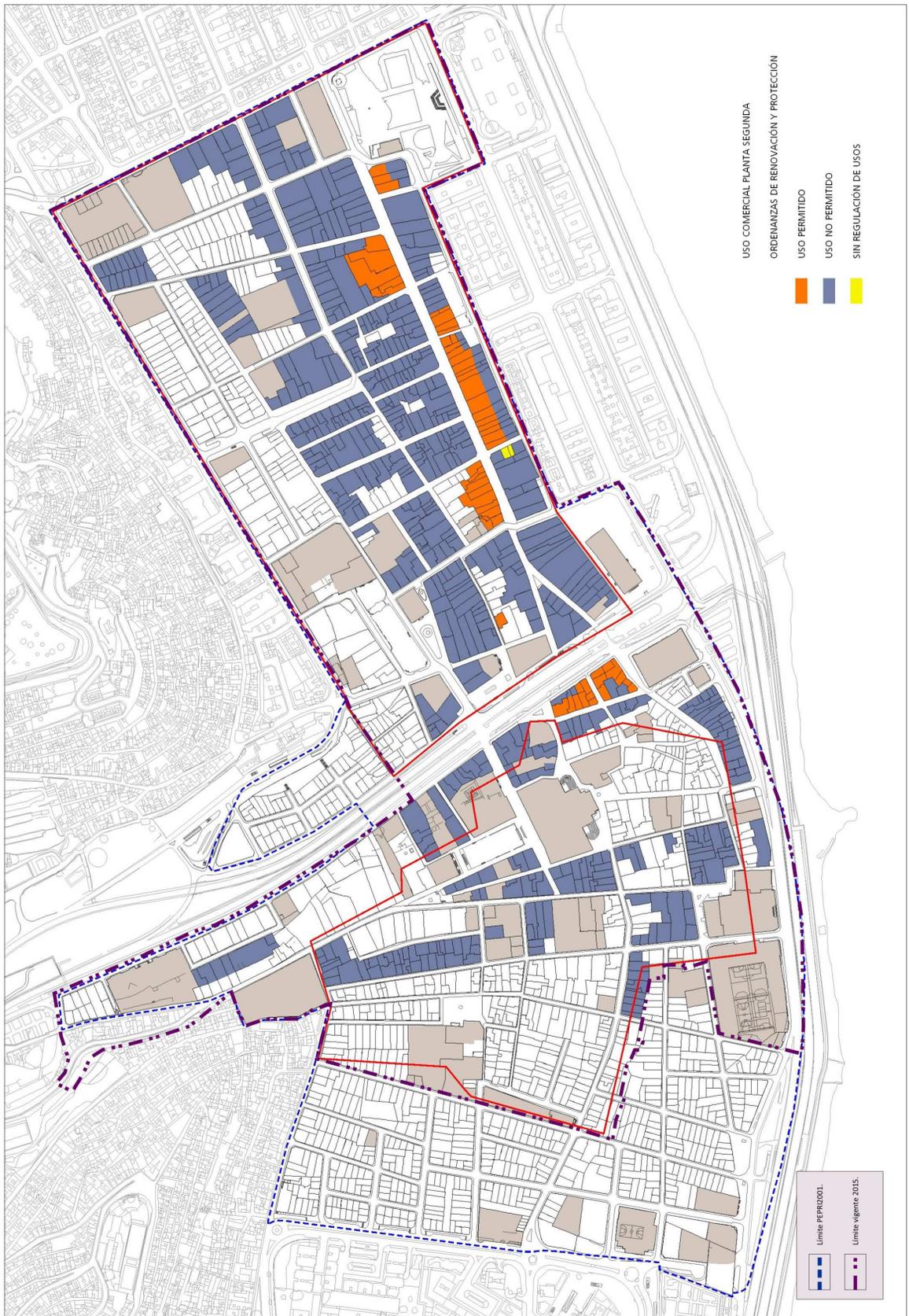
En primera planta, en el barrio de Triana, se admite en prácticamente todas las manzanas, a excepción de las situadas entre las calles General Bravo y Cano, algún tramo en Pérez Galdós, y los tramos de cota más alta de las calles Buenos Aires y D. J. Navarro. Hay que reseñar que en las parcelas modernistas de la calle Triana se permite el uso comercial pero no el administrativo-oficinas. Con respecto a Vegueta, aproximadamente la mitad de las parcelas admiten este uso, que se localiza en el área fundacional y en algunos tramos de las calles Castillo y Juan de Quesada.

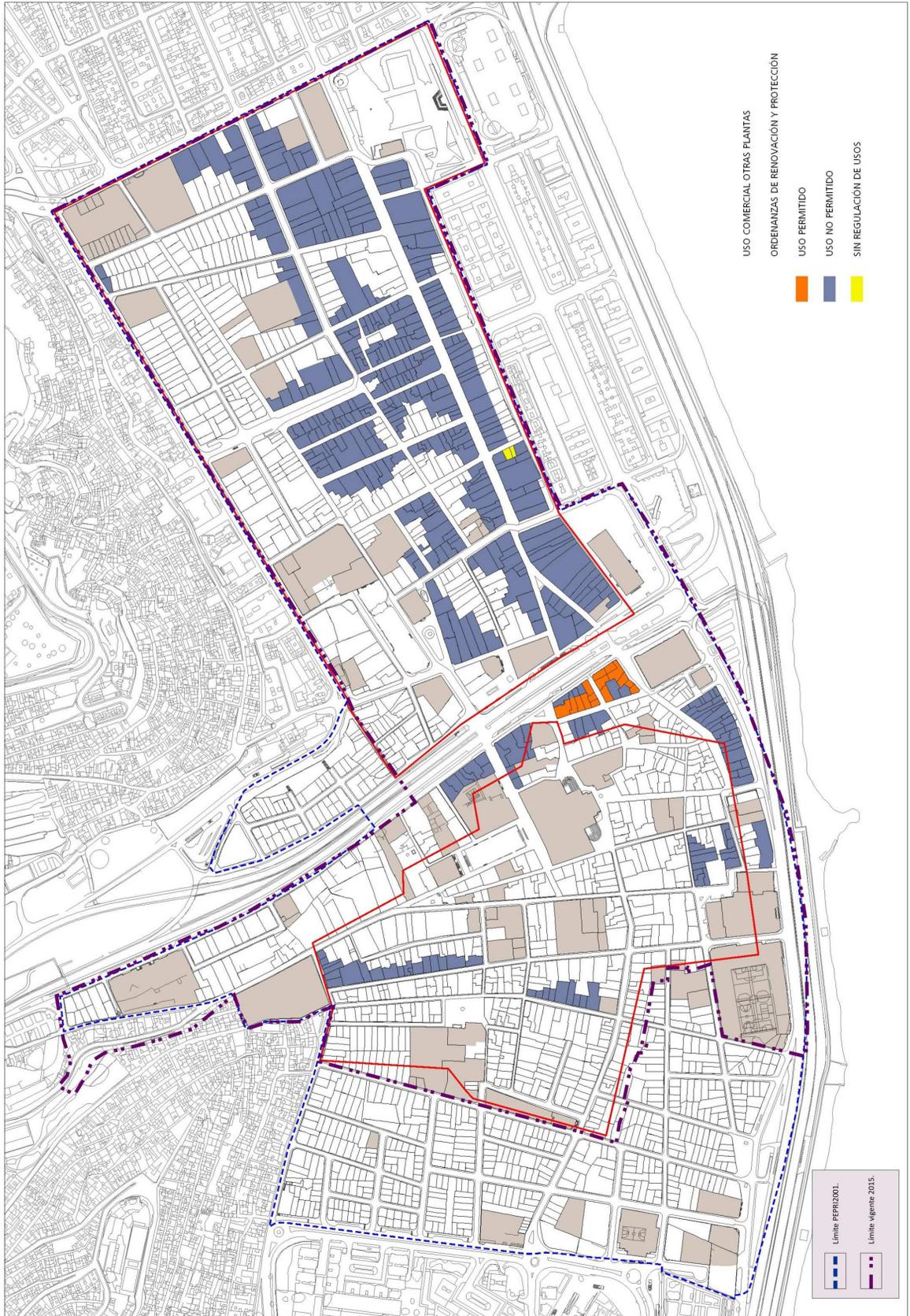
En segunda planta, se localiza fundamentalmente en las calles Triana. Fco. Gourié, S. Bernardo, Bravo Murillo y Plaza de Carrasco, en el barrio de Triana. Y en Vegueta en las manzanas con frente al Guiniguada, en la calle Dr. Chil y en el entorno de la plaza San Agustín.

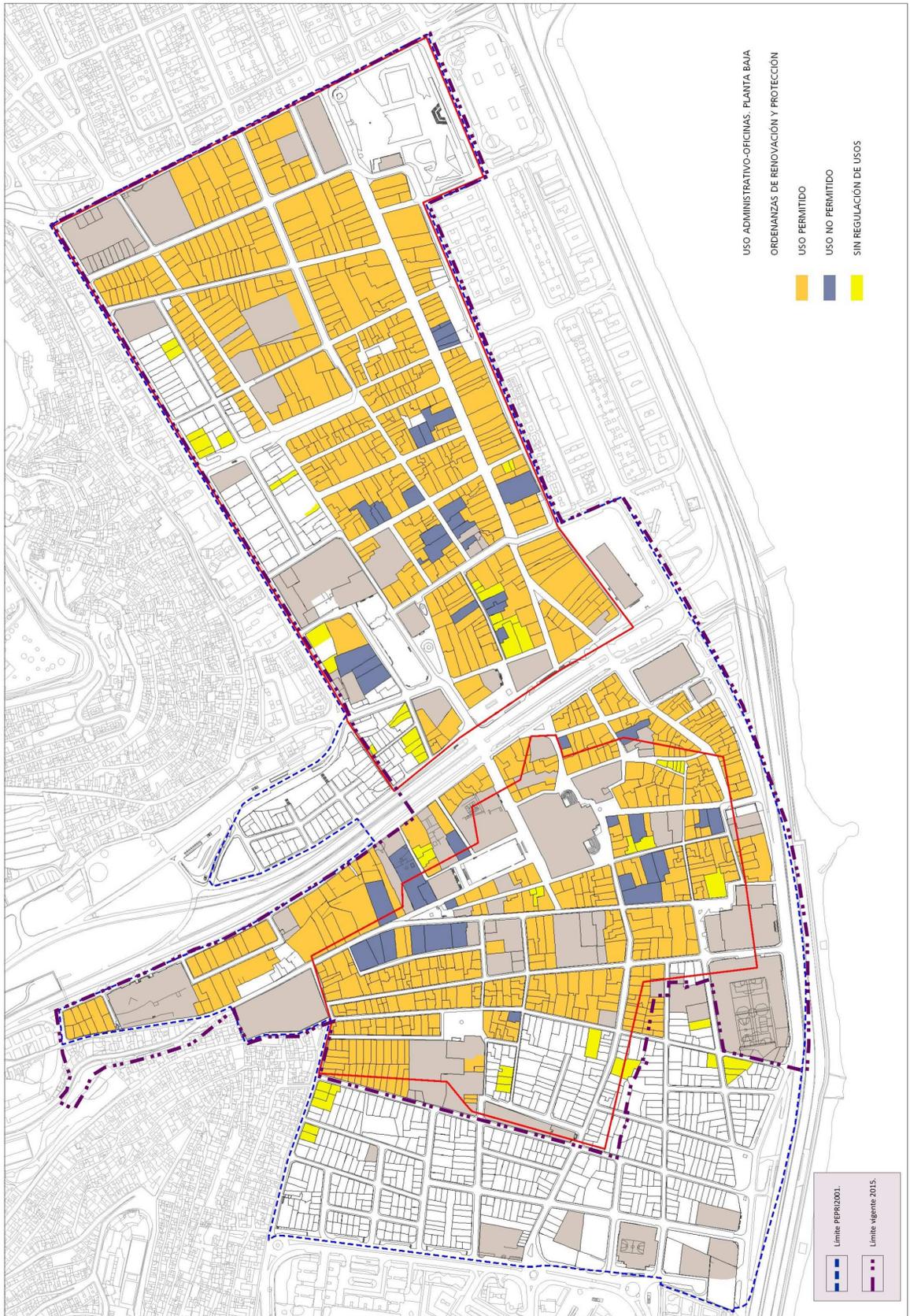
En el resto de plantas, este uso se limita a la manzana con frente a la plaza Cairasco y calle Remedios, pero en Vegueta se permite en bastantes de las parcelas que establecen esa altura, en concreto situadas en las manzanas hacia el Bco. Guiniguada, y en el entorno de plaza S. Agustín.

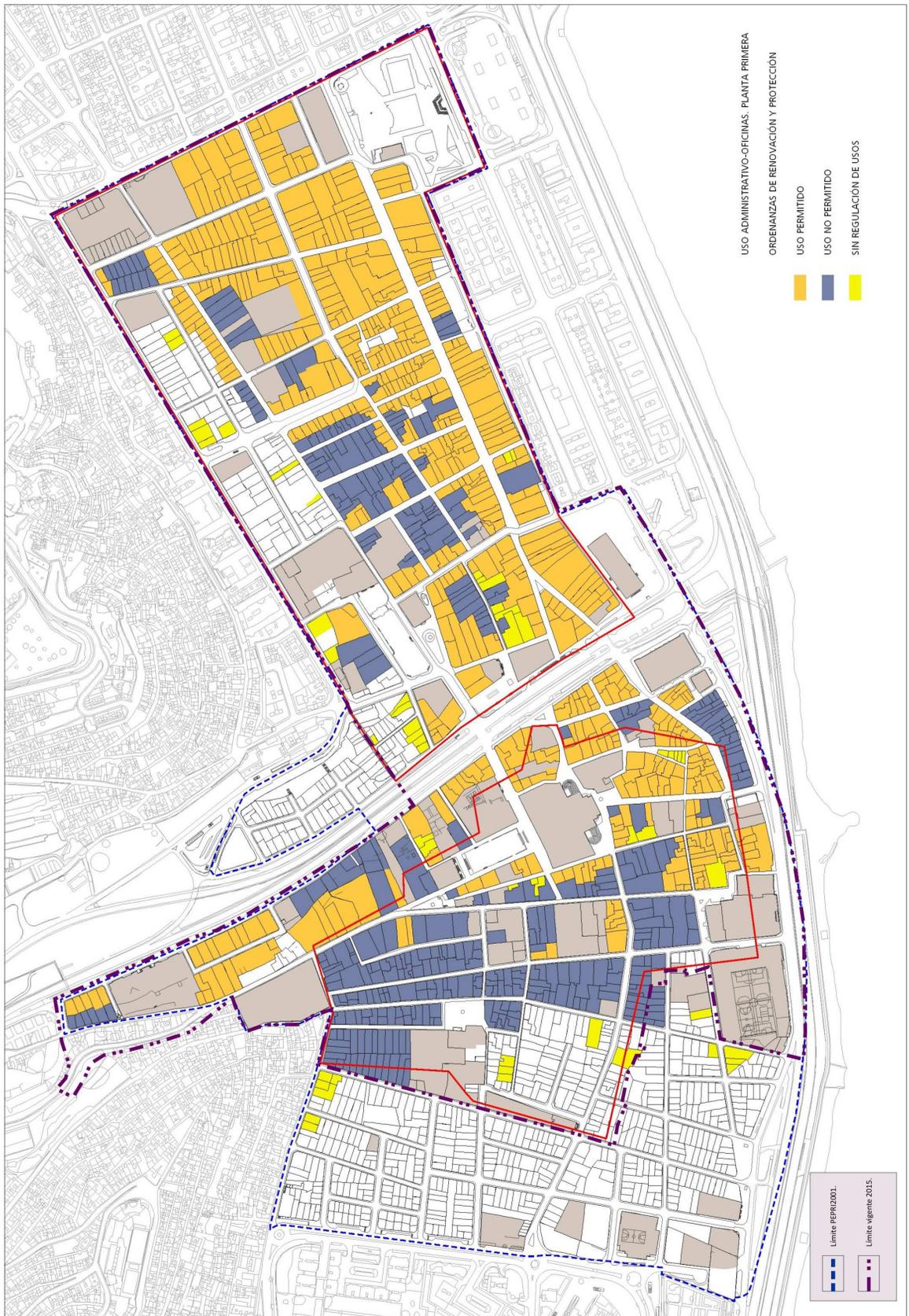


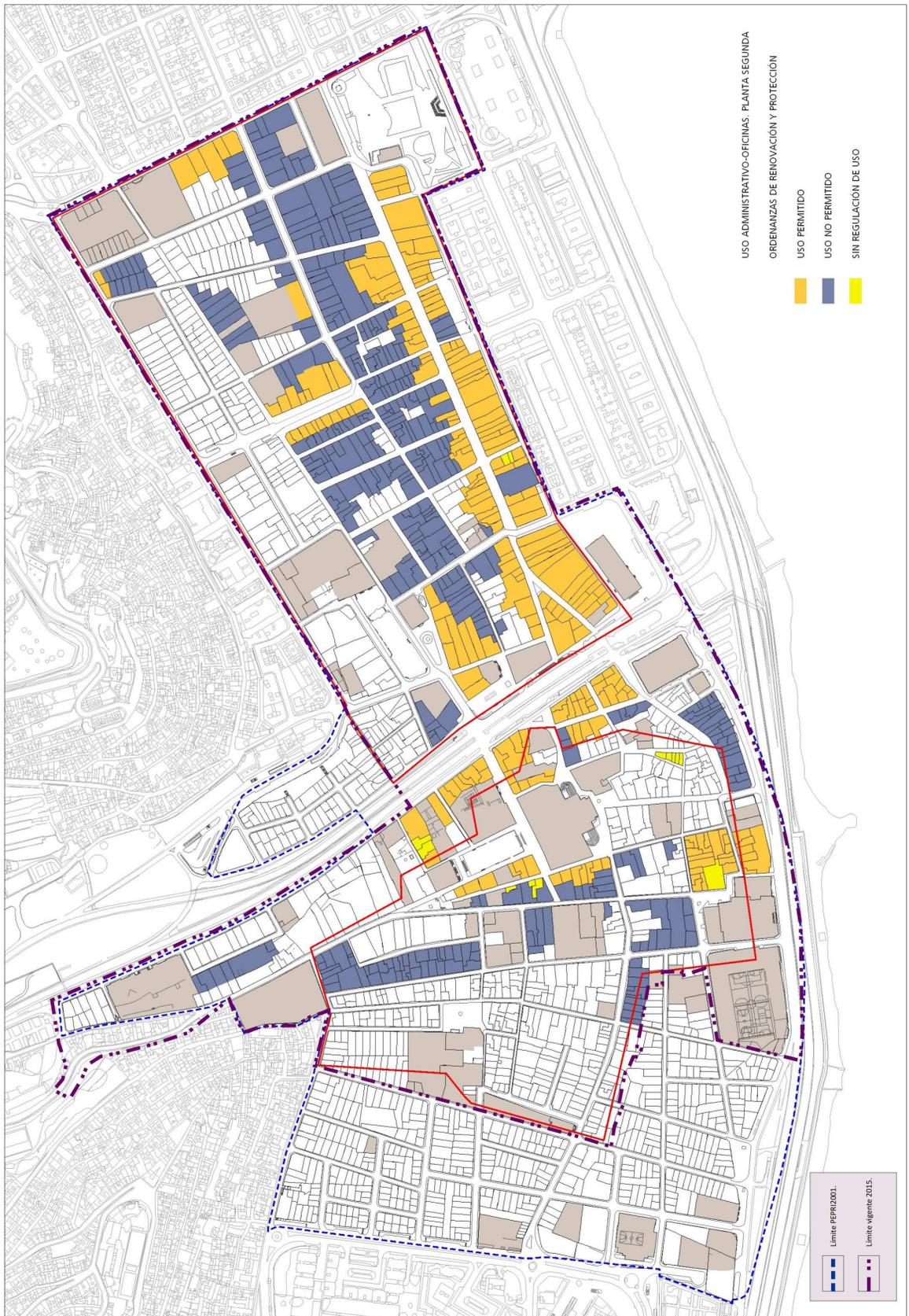


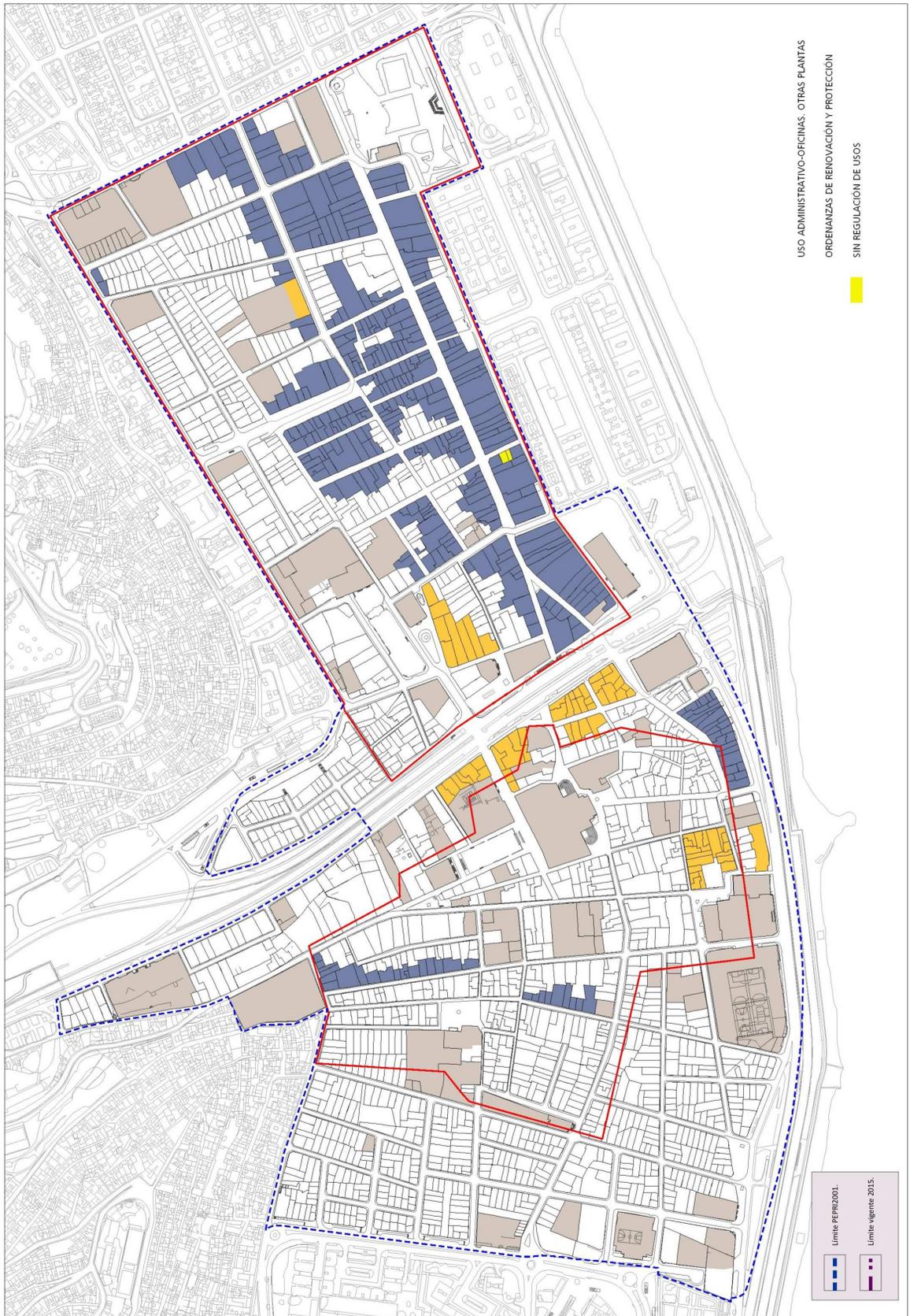












3.3 PROBLEMÁTICA DE USOS

Los problemas relacionados con los usos se localizan mayoritariamente en las *Ordenanzas* de protección y renovación, porque, tal como hemos visto en el apartado anterior, las *Ordenanzas* para Nueva Vegueta y Primero de Mayo, el PEPRI-2001 las remite a lo regulado en el Plan General para las normas zonales B y M respectivamente.

En cuanto a las *Ordenanzas* de protección y renovación, los problemas que se plantean en el PEPRI-2001 vigente son de varios tipos:

1º.- Falta de concordancia con los usos definidos en el Plan General.

2º.- Problemas relacionados con la localización de dichos usos.

3º.- Ausencia de algunos usos.

4º.- Errores en el documento.

A continuación se desarrolla la casuística que se engloba en cada uno de los tipos enumerados.

3.3.1 Adaptación a los usos definidos en el Plan General

Los usos indicados en el PEPRI-2001 no están totalmente adaptados a los definidos en el Plan General. En concreto, hay discrepancia con lo establecido en el Plan General en los usos comercial, terciario-recreativo, y administrativo, que han provocado al respecto, el pronunciamiento de la Comisión de Interpretación y Seguimiento del Plan General.

El uso comercial en el Plan General aparece totalmente independizado del uso terciario-recreativo. En cambio en el Plan Especial, el uso terciario no se establece ni en las fichas de la *Ordenanza* de renovación ni en los cuadros de las *Ordenanzas* de protección, porque este uso se contemplaba incluido en el comercial, en consonancia con lo definido en el PGOU de 1989 (Plan General vigente durante la elaboración y gran parte de la tramitación del PEPRI-2001), que no separaba ambas categorías. Para paliar este desajuste, en el documento de Aprobación Definitiva del PEPRI-2001 se introduce en la *Ordenanza* de renovación una mención expresa al terciario recreativo diferenciada del uso comercial. Pero no resulta del todo clarificadora y suficiente porque, por error, no se extendió a todas las *Ordenanzas*, dejando fuera de esta consideración a la *Ordenanza* de protección para Monumentos Histórico-Artísticos 2. En este sentido y para aclaración del tema, La Comisión de Interpretación del Plan General, en sesión celebrada el 24 de junio de 2004 se pronunció de la forma siguiente:

“Las menciones al uso comercial que se efectúan en cada una de las Ordenanzas de aplicación en el ámbito del Plan Especial se hacen en el sentido más amplio del término, de modo que el uso terciario recreativo se contempla como una variedad del mismo”.

La misma Comisión, el 17 de abril de 2009, al respecto de una consulta en la calle Cano, se reitera manifestando:

“La Comisión entiende que el terciario recreativo también forma parte del comercial como uso autorizable, cuando así se establezca en el cuadro de la Ordenanza para cada edificio concreto. La separación del terciario y comercial se introdujo a posteriori y se ubicó en una parte de la Ordenanza donde se regulan la gran mayoría de los edificios protegidos, quedando una laguna en lo referente a la pequeña minoría de edificios de la Ordenanza 1.1 nivel 2.”

En cuanto al uso administrativo, no es encuadrable en una sola categoría de las definidas por el Plan General vigente. Podría pensarse por similitud en el nombre, que es equivalente al uso Administración Pública, es decir *“aquel que se destina a desarrollar las tareas de atención al ciudadano y gestión de las actividades de la Administración, Instituciones y organismos autónomos de carácter público en todos sus niveles (estatal, autonómica y local).”* La aceptación de esta equivalencia, supondría que el uso oficinas, definido como *“aquel que comprende actividades cuya función principal es prestar servicios administrativos, técnicos, financieros, de información u otros, realizados básicamente a partir del manejo y transmisión de información, bien a las empresas o a los particulares”*, estaría prohibido en las plantas bajas de todo el ámbito Vegueta-Triana, donde solo se establece el administrativo. Esta incoherencia se trasladó a la Comisión de Interpretación y Seguimiento del Plan General, que expone en el acta de la sesión celebrada el 23 de febrero de 2005, lo siguiente:

“los términos empleados en las fichas de la Ordenanza de Renovación y de Protección siguen haciendo mención a la definición de usos del documento original del PEPRI-2001 Vegueta-Triana. Cotejando dicho documento original, con aprobación inicial de 1991 observamos que la diferencia entre el uso administrativo y el de oficina se limitaba a si hubiera atención al público –en el primero de los casos- y la ausencia de éste –en el segundo-, sin que existiesen divergencias en cuanto a la naturaleza de las actividades. Idéntico criterio es que utiliza el Plan General pues engloba en la clase Oficinas,....., sin excluir las que el planeamiento general define como propias del uso administrativo,...”

Y la Comisión concluye: *“ el uso administrativo de las fichas de la Ordenanza de Renovación y de la Ordenanza de Protección del PEPRI-2001 “Vegueta-Triana” hace referencia tanto al administrativo, como al de oficina del PGM.”*

Por último, también hay que adaptar el régimen de interrelación de usos a lo definido en el Plan General. En las fichas de renovación y en los cuadros de protección se establecen usos y usos tolerados mientras que en el Plan General los usos se clasifican en cualificados y compatibles (vinculados, complementarios, alternativos y autorizables).

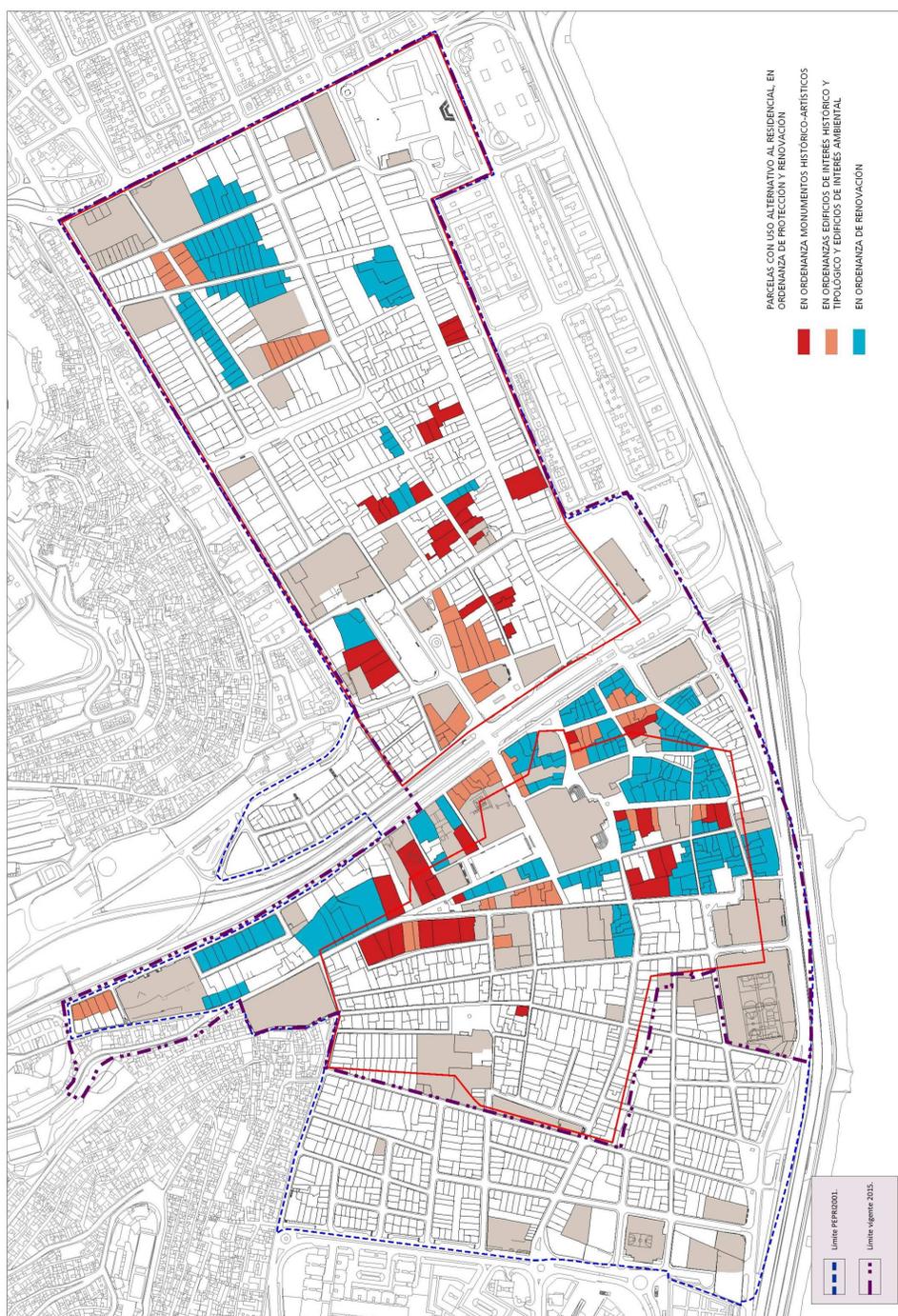
3.3.2 Localización de los diferentes usos

Del análisis de los planos de localización de los diferentes usos establecidos en Vegueta-Triana, se extraen las siguientes conclusiones:

1. El uso hotelero está muy limitado y esto choca con las potencialidades turísticas como centro histórico que tiene el ámbito.
2. Observando el plano de distribución del uso cultural, sorprende que se permita como uso alternativo en todas las parcelas de los ámbitos de Primero de Mayo y Nueva Vegueta mientras que en el área más protegida, este uso se limite a la zona fundacional de Vegueta y a unas pocas parcelas en Triana. El uso cultural, por su carácter, es un uso muy vinculado al desarrollo de los centros históricos.
3. Lo mismo sucede con el uso educativo. Sorprende que se permita en todas las parcelas de Primero de Mayo y Nueva Vegueta mientras que en el centro histórico este uso se localiza solo en la zona de la calle Castillo, próxima a la sede del Rectorado.
4. La pormenorización excesiva, tramo a tramo de manzana, que se plasma en las fichas y cuadros de las *Ordenanzas* de renovación y protección lleva a diferencias entre tramos vecinos que algunas veces no se entienden. Esto se observa claramente en los planos por plantas de los usos comercial y administrativo. No se entiende, por ejemplo, el por qué no se permite el uso comercial en planta baja en tres parcelas de la calle Remedios, cuando está en una zona muy comercial y se permite en todas las parcelas del entorno.

Asimismo hay que indicar que en las manzanas situadas entre las calles Triana y Fco. Gourié, la mayoría de las parcelas son pasantes (dan a ambas calles), pero el uso comercial en planta alta solo se permite hacia Triana.

5. Debe reflexionarse sobre la prohibición del uso residencial en planta baja en la calle Juan de Padilla. A esta calle dan 6 tramos de manzana, de los cuales 3 se remiten a la norma M4 y M5, que no permite el residencial en dicha planta, y las 3 restantes se regulan por la norma M3 y la *Ordenanza* de protección que no tienen esa limitación. En la realidad esa calle tiene un carácter muy doméstico, sobre todo en el tramo más hacia el norte, muy diferente del carácter comercial ó administrativo en plantas bajas de las calles paralelas, calles Primero de Mayo y General Bravo.



3.3.3 Ausencia de algunos usos

Tanto en las fichas de renovación como en los cuadros de protección se denota la falta de algunos usos que forman parte de las dotaciones y equipamientos propios de la vida urbana. No se incluyen en la regulación de usos del PEPRIO-2001 las categorías de Servicios Sociales, Sanitario, Religioso o Deportivo. Estas dos últimas categorías podría entenderse que no se incluyan por existir ya muchas parcelas destinadas a ello, en el caso religioso, ó por ser un

uso difícil de introducir en un área consolidada como la que nos ocupa, en el caso deportivo, pero la no inclusión de las categorías Servicios Sociales y Sanitario puede generar problemas y pérdida de oportunidades.

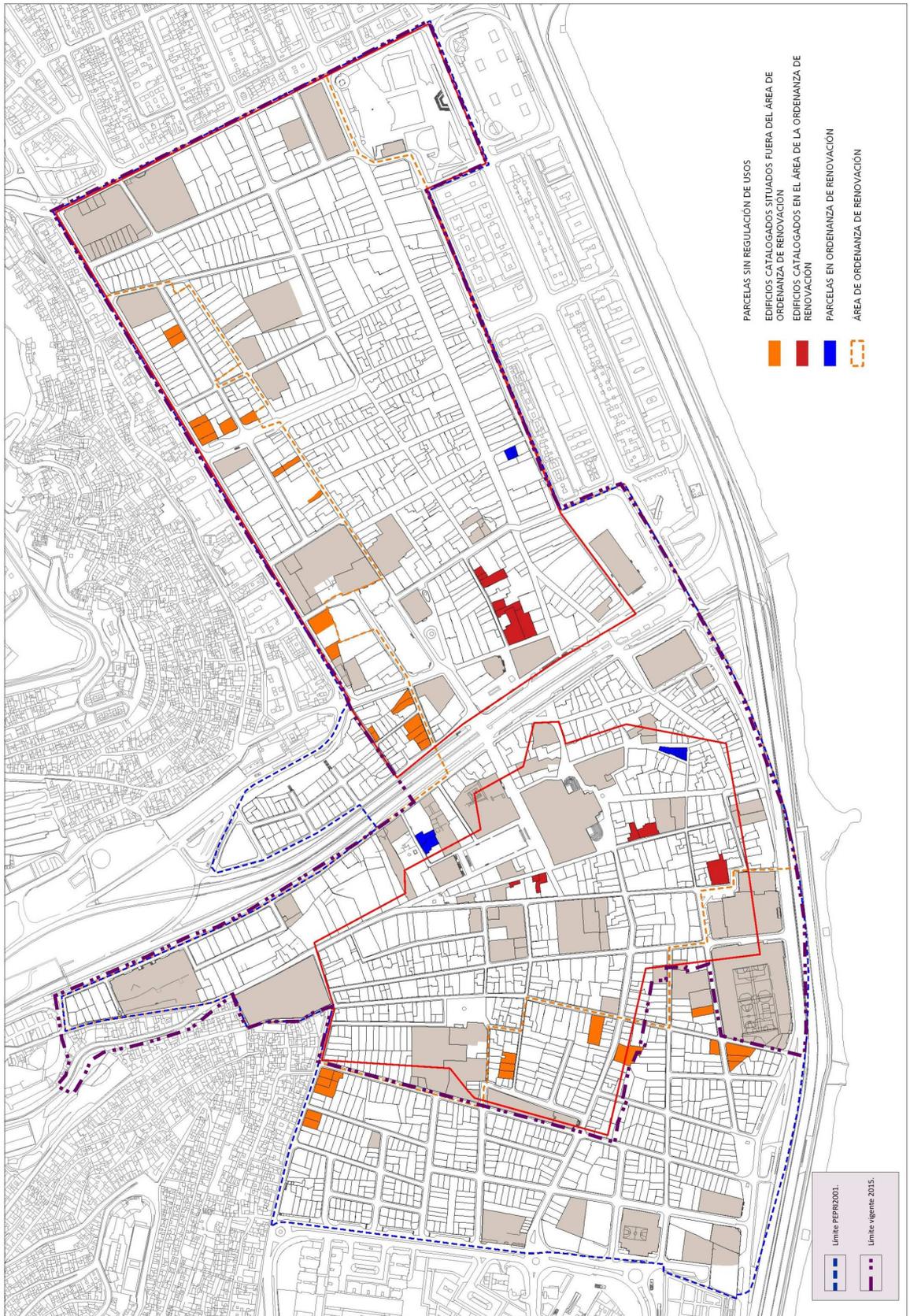
Con respecto a los Servicios Públicos, donde se incluye la categoría Justicia, que comprende las instalaciones destinadas a instituciones de los órganos judiciales, solo se establece en la *Ordenanza* de protección para Monumentos Histórico-Artístico 2.

En esta *Ordenanza*, de aplicación a inmuebles con alto grado de protección, se establece en una tabla, para cada inmueble, los usos permitidos entre los siguientes: cultural, residencial, educativo, comercial, hotelero y servicio público. Sorprende que no se incluya entre éstos, los de Administración Pública y Oficinas.

3.3.4 Errores en el documento

Las normas del PEPRI-2001 se plasman en un documento complicado en su organización que plantea varios problemas:

1. Observamos que hay parcelas que no tienen regulación de usos (*véase Figura anexa en este mismo apartado*). En la *Ordenanza* de protección para Edificios de Interés Ambiental, la norma remite a los usos establecidos en la *Ordenanza* para Edificios de Interés, que a su vez remite a la *Ordenanza* de renovación, donde se indican en unas fichas los usos permitidos en cada tramo de manzana. Como consecuencia de ello, los edificios catalogados situados fuera del ámbito de la *Ordenanza* de renovación, es decir, en los ámbitos de Primero de Mayo y Nueva Vegueta, no tienen establecidos los usos.



Tampoco hay establecidos usos en algunos tramos del ámbito de la *Ordenanza* de renovación, porque por error no aparecen en las fichas o cuadros correspondientes. En concreto, esto sucede en la zona de Vegueta, en la manzana 16, en el tramo hacia la calle Doramas de la manzana 4, en el tramo hacia la calle Espíritu Santo de las manzanas 20 y 22, y en el tramo hacia la plaza San Agustín de la manzana 25. En Triana, en la manzana 37 en sus tramos hacia Peregrina y Remedios, y en la manzana 33 en el tramo hacia calle Clavel.

En total se contabilizan 55 parcelas, señaladas en el plano adjunto, donde no existe regulación de usos.

2. De otra parte, indicamos que la norma tiene contradicciones y duplicidades que también afectan a la determinación de usos.

En la *Ordenanza* de renovación se observan contradicciones entre el texto y las fichas en lo relativo a la prohibición del uso residencial en planta baja en algunas parcelas. En el texto se enumeran las calles y tramos donde no se permite el uso residencial, y en las fichas se establecen, por planta, los usos permitidos. Pues bien, al trasladar a un plano esta información, apreciamos que hay algunos tramos de las calles La Pelota, Calvo Sotelo, Mendizábal y Muro donde se indica que se prohíbe el uso residencial, mientras que en la ficha de renovación correspondiente aparece el residencial como uso permitido.

En cuanto a las duplicidades, por la organización del documento por tramos de calle, existen parcelas en esquina donde se solapan dos regulaciones de uso diferentes.

4 LAS DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS

La superficie de parcelas destinada a dotaciones, equipamientos y espacios libres establecidos en el planeamiento vigente (PEPRI-2001+ modificaciones vigentes realizadas al PEPRI-2001), tanto en Vegueta como en Triana, se explicita en el cuadro siguiente:

Usos dotacionales y de equipamiento previstos en el planeamiento actual

Barrio	Dotaciones y equipamientos	Superficie (m ²)	m ² / habitante
Vegueta (4.123 habitantes)	Educativo	16.216	3,93
	Deportivo	0	0,00
	Cultural	16.438	3,99
	Servicios sociales	1.575	0,38
	Sanitario	3.370	0,82
	Religioso	17.727	4,30
	Administrativo	10.261	2,49
	Servicios públicos	8.297	2,01
	Comercial	3.366	0,82
	Aparcamiento	2.518	0,61
	Estación de servicio	1.973	0,48
	Espacios libres	13.109	3,18
	Total en Vegueta	94.850	23
Triana (5.124 habitantes)	Educativo	7.793	1,52
	Deportivo	0	0,00
	Cultural	12.865	3,12
	Servicios sociales	623	0,16
	Sanitario	0	0,00
	Religioso	2.778	0,67
	Administrativo	8.602	2,09
	Servicios públicos	4.658	1,13
	Comercial	1.578	0,38
	Aparcamiento	963	0,23
	Estación de servicio	347	0,08
	Espacios libres	38.107	7,44
	Total en Triana	78.314	15,28

Las modificaciones introducidas al PEPRI-2001 desde su aprobación hasta la actualidad, prácticamente no han variado el cómputo general de superficie destinada a dotaciones, equipamientos y espacios libres, porque la mayoría de ellas era simplemente cambio de uso pero sin dejar de ser parcelas calificadas como dotaciones. Las parcelas que han modificado su calificación son las siguientes:

1º. Como nuevas parcelas calificadas de dotaciones y equipamientos, que no se recogían como tales en el documento del PEPRI-2001, se contabilizan dos parcelas culturales (el Espacio Cultural Caja Canarias en la calle Lentini en el barrio de Triana y la ampliación del Archivo Histórico en la calle Dr. Chil en Vegueta) y dos parcelas sanitarias (situadas en la calle Dolores de la Rocha y que forman parte de las instalaciones de la Clínica San Roque).

2º. Como parcelas que han modificado su condición de dotacionales, pasando a calificarse como residenciales, tenemos la parcela situada en Luis Millares 5 (en la manzana del Museo Canario y calificada anteriormente de cultural) y la parcela situada en la esquina de la calle Fco Gourié con Munguía (anteriormente calificada de Espacio Libre).

Del cuadro de superficies de dotaciones, equipamientos y espacios libres, así como del plano del mismo nombre, se observa una gran concentración y prevalencia de los usos, religioso, administrativo y cultural, en el cómputo global, así como la gran dimensión de alguna de estas parcelas. Esto se explica por el carácter de centro histórico del ámbito y por tanto con valores de representatividad que se plasman en grandes piezas de arquitectura y usos de gran especialización.

En el otro extremo, como carencia se observa el uso deportivo. De hecho no existe ninguna parcela destinada a ello en todo el ámbito.

Esta situación es normal en los barrios históricos, déficit en algunos equipamientos-dotaciones y superávit de otros. Para valorar las necesidades en cuanto a dotaciones se refiere, el Anexo del Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana (1978) no es el instrumento adecuado, pues éste establece los estándares para los planes parciales, es decir nuevos suelos o suelos no consolidados. Para analizar la idoneidad de la superficie destinada a dotaciones y equipamientos en un suelo consolidado con las características históricas de Vegueta y Triana hay que recurrir a otras fuentes.

Las necesidades de la zona en esta materia ya se han valorado en el documento del Plan General vigente. En el documento de Diagnóstico de esta Revisión se expondrá si las dotaciones y equipamientos de Vegueta y Triana se ajustan a las recomendaciones realizadas en el estudio "la ciudad de los ciudadanos" (Ministerio de Fomento, 2000), donde se establecen para las principales ciudades españolas los estándares idóneos en función del tipo de barrio

(por su situación y escala en el contexto de la ciudad) y tipo de población (por su característica de edad, es decir envejecida, sostenible o joven).

En cuanto al “sistema de Espacios Libres”, igualmente, el cumplimiento de los estándares establecido en el Anexo del Reglamento de Planeamiento (1978) en un suelo urbano consolidado de estas características es prácticamente imposible por la propia idiosincrasia del ámbito.

Sin embargo nos parece interesante destacar, a modo informativo, la proporción de espacios libres por m² de habitantes que en Triana es notablemente superior a los 5 m²/hab. exigidos por el TR-LOTENC de espacios libres de Sistema General. Si bien es cierto que no todos los espacios libres computados al respecto están calificados como Sistema General. Únicamente el Parque de San Telmo se encuentra calificado como tal por el vigente PGO2012, con una superficie de 19.016 m². El resto de parques o plazas; Alameda de Colón, Plaza de Cairasco o Plaza Hurtado Mendoza son piezas que por su localización y los usos que relacionan conforman un conjunto con características propias de un Sistema General. En total, la superficie de espacios libres calificados en el Barrio de Triana es de 38.107 m² lo cual equivale a 7,44 m²/hab.

En relación al Barrio de Vegueta, la proporción es bastante menor, pero aún así podemos considerar que estamos dentro de unos límites bastante satisfactorios. El cómputo total de Espacios Libres es de 13.109 m², equivalente a 3,18 m²/hab.

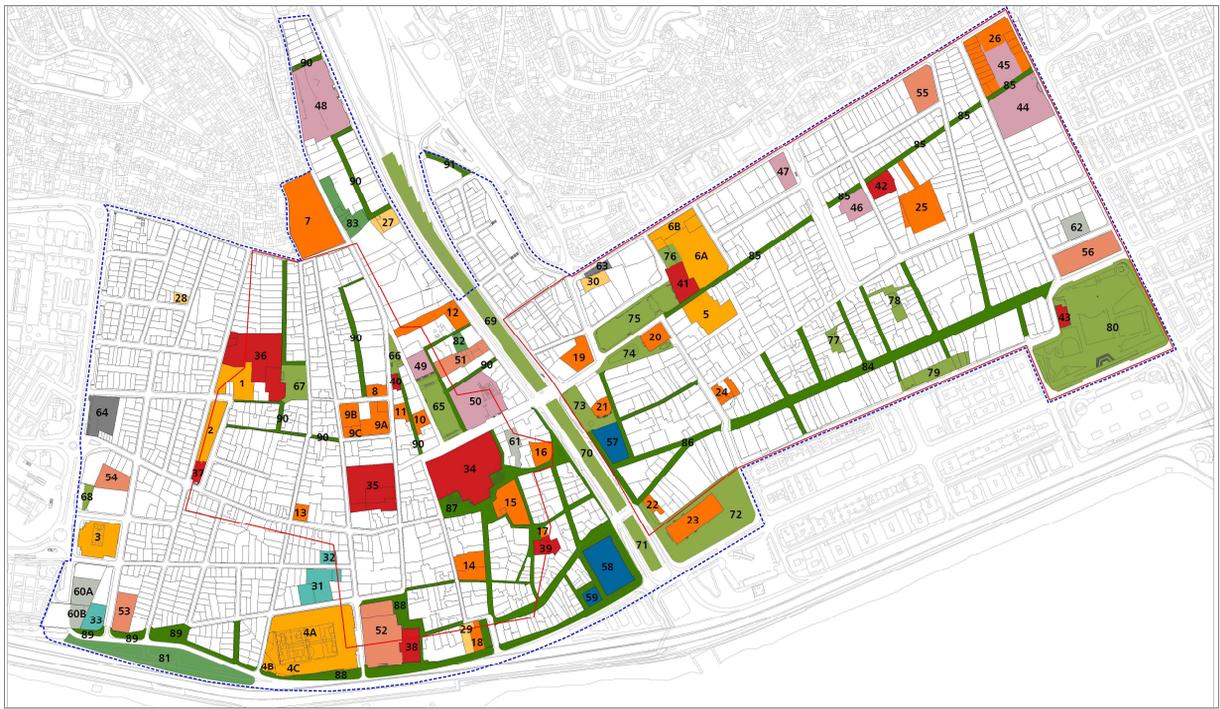
Como elemento contabilizado aparte dentro del sistema de Espacios Libres, y debido a su singularidad como elemento conector entre ambos barrios está el Barranco del Guiniguada. El PEPRI-2001 propone su recuperación como espacio libre y a lo largo de los últimos años varios han sido los planes y estudios realizados al respecto (véase Capítulo 6), sin que hasta el día de hoy se haya conseguido materializar su ejecución.

Delimitación del Sistema General de Espacios Libres del Barranco del Guiniguada

	Calificación	Superficie (m²)	m²/ habitante
Vegueta-Triana (9.247 habitantes)	Espacio libre	10.656	1,15

Hay que destacar también un nuevo espacio libre propuesto, que a pesar de no estar incluido en el ámbito del PEP, y por tanto no contabilizado, por su proximidad formará parte del Vegueta-Triana. Este espacio se encuentra recogido en el Plan General recientemente aprobado, y se trata de la reconversión de la desembocadura del Guiniguada en un espacio libre solucionando de esta forma el encuentro de esta zona de la ciudad con el mar.

Los siguientes cuadros representan un desglose por barrio de los distintos equipamientos, dotaciones y espacios libres, que figuran propuestos en el planeamiento.



Plano de referencia en el desglose de superficies de dotaciones y equipamientos

Desglose específico de las dotaciones y equipamientos. Vegueta

Código	Denominación	Uso normativo dotacional o de equipamiento	Superficie	Grado de ejecución-utilización	Total de superficie del tipo de uso dotacional o equipamiento
1	Cabildo Insular S.S.	Educativo	1.945,20	Existente	
2	CPEIPS Santa M ^a Micaela	Educativo	1.498,00	Existente	
3	CEIP Cervantes	Educativo	2.399,00	Existente	
4A	CPEIPS San Ignacio Loyola	Educativo	9.134,90	Existente	
4B	Viviendas	Educativo	346,10	No ejecutado	
4C	Juzgados	Educativo, Servicio Público, Administración Pública, Oficinas	892,50	Existente	
Total de uso Educativo (ED)					16.215,70
7	Hospital de San Martín	Cultural, Administración Pública, Educativo	5.672,20	Ejecutado en un 25%	
8	Viviendas	Cultural	421,60	No ejecutado	
9A	Museo Canario	Cultural	1.452,10	Existente	
9B	Museo Canario	Cultural	790,70	En ejecución	
9C	Viviendas	Cultural	374,10	No ejecutado	
10	Archivo Histórico J. Blanco	Cultural	467,20	Existente	

Desglose específico de las dotaciones y equipamientos. Vegueta

Código	Denominación	Uso normativo dotacional o de equipamiento	Superficie	Grado de ejecución-utilización	Total de superficie del tipo de uso dotacional o equipamiento
11	Ampliación Archivo Histórico.	Cultural	376,10	No ejecutado	
12	Fundación MAPFRE	Cultural	1.673,00	Existente	
13	Escuela Taller Cabildo	Cultural	413,30	Existente	
14	C. Atlántico Arte Moderno	Cultural	1.500,80	Existente	
15	Museo Casa de Colón	Cultural	1.881,50	Existente	
16	Teatro Guiniguada	Cultural	786,50	Existente	
17	Galería San Antonio Abad	Cultural	115,10	Existente	
18	Real Sociedad Económica de Amigos del País	Cultural	514,50	Existente	
Total de uso Cultural (CU)					16.438,70
27		Servicios Sociales	769,60	Existente	
28		Servicios Sociales	248,70	Existente	
29		Servicios Sociales	556,70	Existente	
Total de uso Servicios Sociales (SS)					1.575,00
31	Clínica San Roque	Sanitario	2.051,10	Existente	
32	Ampliación Clínica S. Roque	Sanitario	378,80	Existente	
33	Centro de Atención Especializada Prudencio Guzmán	Sanitario	940,50	Existente	
Total de uso Sanitario (SN)					3.370,40
34	Catedral de Santa Ana	Religioso	6.374,40	Existente	
35	Iglesia San Francisco Borja	Religioso	4.010,30	Existente	
36	Iglesia Santo Domingo	Religioso	4.923,50	Existente	
37	Iglesia Santa María Micaela	Religioso	387,30	Existente	
38	Iglesia San Agustín	Religioso	1.118,00	Existente	
39	Iglesia San Antonio Abad	Religioso	703,70	Existente	
40	Iglesia Espíritu Santo	Religioso	209,80	Existente	
Total de uso Religioso (RG)					17.727,00
48	Rectorado ULPGC	Administración	5.621,00	Existente	
49	Casas Consistoriales	Administración	891,00	Existente	
50	Obispado de Canarias	Administración	3.748,90	Existente	
Total de uso Administración (AD)					10.260,90
51	Casa Regental	Servicios Públicos	1.463,10	Existente	
52	Palacio de Justicia	Servicios Públicos	4.301,20	Existente	
53	Juzgado	Servicios Públicos	1.337,00	Existente	
54	Telefónica	Servicios Públicos	1.195,60	Existente	

Desglose específico de las dotaciones y equipamientos. Vegueta

Código	Denominación	Uso normativo dotacional o de equipamiento	Superficie	Grado de ejecución-utilización	Total de superficie del tipo de uso dotacional o equipamiento
Total de uso Servicios Públicos (SP)					8.296,90
58	Mercado de Vegueta	Comercial	2.947,20	Existente	
59	Pescadería Municipal	Comercial	418,60	Existente	
Total de uso Comercial (CO)					3.365,80
60A		Aparcamiento	1.160	Existente	
60B		Aparcamiento	679,40	No Ejecutado	
61	Aparcamiento C/ Herrería	Aparcamiento	688,30	Existente	
Total de uso Aparcamiento (AP)					2.527,70
64		Estación de Servicio	1.973	Existente	
Total de uso Estación de Servicio (ES)					1.973,00
65	Plaza de Santa Ana	Espacio Libre	2.674,70	Existente	
66	Plaza Espíritu Santo	Espacio Libre	564,40	Existente	
67	Plaza de Santo Domingo	Espacio Libre	1.567,90	Existente	
68		Espacio Libre	335,40	Existente	
Total de uso Espacio Libres (EL)					5.142,40
81	Aparcamiento Santa Isabel	Espacio Libre/Aparcamiento	5.853,40	Existente	
82		Espacio Libre/Aparcamiento	372,80	Existente	
83		Espacio Libre/Aparcamiento	1.740,30	No ejecutado	
Total de uso Espacio Libres-Aparcamiento (EL/AP)					7.966,50
87	Núcleo fundacional Vegueta	Peatonal	14.976,70	Ejecutado 80%	
88	Zona Palacio de Justicia	Peatonal	6.092	No ejecutado	
89	Zona Plaza Santa Isabel	Peatonal	2.950,20	No ejecutado	
90	Zonas de Vegueta	Peatonal	6.584,90	Ejecutado 27%	
Total de uso Peatonal (PT)					30.605,80

Desglose específico de las dotaciones y equipamientos. Triana

Código	Denominación	Uso normativo dotacional o de equipamiento	Superficie	Grado de ejecución-utilización	Total de superficie del tipo de uso dotacional o equipamiento
5	CPEIPS San José Dominicas	Educativo	2.297,60	Existente	
6A	Centro Superior de Música	Educativo	3.957,20	Existente	
6B	ONCE / Viviendas	Educativo	1.538,70	No ejecutado	
Total de uso Educativo (ED)					7.793,50
19	Centro de Iniciativas de la Caja de Ahorros	Cultural	1.215,00	Existente	
20	Gabinete Literario	Cultural	920,70	Existente	
21	Biblioteca Insular	Cultural	527,20	Existente	
22	Espacio cult. Caja Canarias	Cultural	345,50	No ejecutado	
23	Teatro Pérez Galdós	Cultural	2.190,20	Existente	
24	Casa Museo Pérez Galdós	Cultural	672,10	Existente	
25	Teatro Cuyás	Cultural	3.217,50	Existente	
26	Centro Insular de Cultura	Cultural	3.776,90		
Total de uso Cultural (CU)					
30		Servicios Sociales	623,00	Existente	
Total de uso Servicios Sociales (SS)					
41	Iglesia San Antonio Padua	Religioso	1.389,10	Existente	
42	Iglesia de San Francisco	Religioso	981,50	Existente	
43	Iglesia de San Telmo	Religioso	407,50	Existente	
Total de uso Religioso (RG)					2.778,10
44	Cabildo Insular	Administración	4.564,40	Existente	
45	Ampliación Cabildo Insular	Administración	1.844,60	Existente	
46	Palacete Rodríguez Quegles	Administración	1.243,60	Existente	
47	Diputado del Común	Administración	949,60	Existente	
Total de uso Administración (AD)					8.602,20
55	Correos	Servicios Públicos	1.946,30	Existente	
56	Cuartel Gral. Ejército Tierra	Servicios Públicos	2.711,90	Existente	
Total de uso Servicios Públicos (SP)					4.658,20
57	Centro Comercial Monopol	Comercial-Oficinas	1.568,70	Existente	
Total de uso Comercial (CO)					
62	Aparcamientos C/. Eduardo	Aparcamiento	963,40	Existente	
Total de uso Aparcamiento (AP)					
63		Estación de Servicio	347,80	Existente	
Total de uso Estación de servicio (ES)					

Desglose específico de las dotaciones y equipamientos. Triana

Código	Denominación	Uso normativo dotacional o de equipamiento	Superficie	Grado de ejecución-utilización	Total de superficie del tipo de uso dotacional o equipamiento
72	Plaza de Stagno	Espacio Libre	7.363,20	Existente	
73	Plaza Hurtado de Mendoza	Espacio Libre	1.832,20	Existente	
74	Plaza Cairasco	Espacio Libre	1.821,50	Existente	
75	Plaza Alameda de Colón	Espacio Libre	4.240,60	Existente	
76		Espacio Libre	631,70	No ejecutado	
77		Espacio Libre	534,30	No ejecutado	
78		Espacio Libre	881,70	No ejecutado	
79		Espacio Libre	1.785,90	No ejecutado	
80	Parque de San Telmo	Espacio Libre	19.016,00	Existente	
Total de uso Espacio Libre (EL)					38.107,10
84	Zona de Triana	Peatonal	10.904,40	Existente	
85	Pérez Galdós	Peatonal	3.650,40	Existente	
86	Zona Monopol	Peatonal	4.224,80	Existente	
91	Zona Terrero	Peatonal	512,70	No ejecutado	
Total de uso Peatonal (PT)					19.292,30

5 EL SISTEMA VIARIO. ESTUDIO DE MOVILIDAD

"La sostenibilidad urbana con respecto a la movilidad significa apostar por una planificación urbana que evite la generación de movilidad basada en el transporte privado. Significa una apuesta por la cohesión mediante sistemas de transporte privado, público, (autobús, metro, tranvía...) o por sistemas alternativos al coche como la bicicleta. Pero también establecer una nueva cultura de la accesibilidad versus la movilidad, generando modelo de ciudad que crea proximidad como una de sus características definitorias".

"La movilidad urbana sostenible es, en el momento actual, un término políticamente correcto y públicamente aceptado. Sin embargo, llevarla a cabo supone desvincular el crecimiento del transporte del crecimiento económico, tarea nada fácil. Algunas de las medidas a adoptar para lograrla suelen ser bastante impopulares, especialmente las referidas al racionamiento y a la tarificación, puesto que requieren un cambio del comportamiento del usuario y generan ganadores y perdedores al modificarse la función de bienestar social. La elaboración de una declaración de intenciones sobre movilidad urbana sostenible es sencilla, pero la puesta en marcha de medidas que realmente la promuevan no lo es tanto".

"Objetivos: Aumentar la calidad de vida del espacio urbano y la calidad de vida de los ciudadanos".

5.1 INTRODUCCIÓN

La singularidad de los cascos históricos, de sus características particulares, derivan un conjunto de problemas de movilidad y accesibilidad específicos. Por una parte, su viario resulta inadecuado para los actuales medios de transporte mecanizados. Actualmente, la zona objeto de estudio y especialmente el barrio de Vegueta presenta un uso excesivo del vehículo privado. El impacto que esto genera en la economía y sociedad en este tipo de barrios, caracterizados por una trama urbana irregular, similares a las ciudades medievales, se ve incrementado por la indisciplina de muchos conductores que provocan situaciones de congestión y difícil coexistencia con el resto de usuarios de la vía pública.

Comparando la cantidad de coches que aparcan en la vía pública de día y cuantos de noche, se constata que la mayor parte del tráfico existente se debe usuarios que acuden a los centros históricos a trabajar, comprar o hacer gestiones. Muchas veces, incluso las zonas peatonales se convierten en aparcamientos y son muchos los que, debido a la situación de saturación, aparcan de forma incorrecta afectando negativamente a la movilidad de los peatones. Todo ello lleva a una situación de conflicto permanente entre la circulación rodada y el tráfico

peatonal al que casi nunca se concede prioridad, aunque sea la forma de movilidad recomendable en el interior de los centros históricos.

De hecho, en la gran mayoría de los centros históricos la movilidad interna se basa fundamentalmente en los desplazamientos peatonales. Este hecho está relacionado con las características del viario, poco aptos para la movilidad rodada y las longitudes a recorrer. En el ámbito de estudio Vegueta-Triana, la distancia máxima a recorrer sería, de extremo norte a extremo sur de ambos barrios, aproximadamente 1.300 mts., (la Calle Mayor de Triana tiene una longitud de 660 mts.), distancia que es fácilmente asumible por el peatón.

Por tanto, la gestión de la movilidad en los cascos históricos está orientada a reducir la presencia del vehículo privado. Pero, por otra parte, una política excesivamente restrictiva con el automóvil puede poner en peligro la propia supervivencia de la actividad económica desarrollada en estos ámbitos e incluso podría favorecer la expulsión de la población residente. Tiene lógica pensar que los habitantes del casco histórico deben poder aparcar sus vehículos en las proximidades de sus viviendas y que debe garantizarse la accesibilidad en automóvil para ciertas actividades que sí lo requieren (operaciones de carga y descarga, vehículos de servicio, vehículos de servicio público). En definitiva, la idea principal consiste en poner un límite a la incursión de los vehículos de visitantes en el casco histórico, garantizando las condiciones necesarias para la movilidad de los residentes y de los visitantes permitiendo el acceso a la actividad económica. Entre las soluciones posibles están la creación de áreas de aparcamiento en el borde y una buena conexión con el transporte público.

5.2 ANTECEDENTES

5.2.1 Plan General de Ordenación, Adaptación Plena al TR-LOTCEC y a las DOG. (PGO -2012)

En el marco del documento de Adaptación Plena del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria al TR-LOTCEC y a las Directrices de Ordenación General de Canarias, incluyendo la complementación con el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y de acuerdo a las determinaciones de los instrumentos anteriores, el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria redacta el Estudio Municipal de Movilidad, requerido al planeamiento general de acuerdo a las determinaciones de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

Este Estudio Municipal de Movilidad se entiende en el contexto del proceso de adaptación del modelo de ordenación vigente desde el PGMO 2000, al cual se le implementan las determinaciones reguladas en las Directrices de Ordenación General de Canarias y en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y los respectivos planes territoriales especiales relacionados con la temática territorial.

Por consiguiente, no se parte de un situación “cero”, sino que se trata de una actualización de la información analítica, las conclusiones del diagnóstico y ajuste del planeamiento a las determinaciones del escenario temporal actual, de modo que el estudio que realiza el PGO2012 toma como base el Anexo de Movilidad y Espacio Vial que se integra en el complejo de contenidos del PGMO/2000 considerándose un precedente con respecto a lo regulado en la Ley de Transporte Terrestre del 2007.

La Adaptación Plena del PGO centra su Estudio de Movilidad en una serie de puntos:

- Principales vías arteriales y la red insular estructurante.
- Transporte público y aparcamiento.
- Potenciación de la movilidad peatonal y ciclista.

Y con respecto al área de actuación del PEP Vegueta-Triana las conclusiones del mismo son las siguientes.

5.2.1.1. Principales vías arteriales y la red insular estructurante

El frente de Vegueta-Triana y su entorno inmediato cuenta con tres nudos de enlace con la Autovía GC-1: el de la calle León (túnel de San José), el de la Carretera del Centro, en el eje del centro histórico; y el de Bravo Murillo, en el límite septentrional de este tramo. Los dos últimos corresponden a sendos ejes viarios de notable peso en la funcionalidad del tráfico de principios del siglo XXI, mientras que el primero supone una alternativa potencial por su conexión con la Circunvalación tangencial. Precisamente, la inauguración de éste enlace permitió el derribo del Scalextrix que centralizaba el nudo con la Carretera del Centro, propiciándose una reestructuración temporal del mismo que ha venido acompañada de una reducción destacada del tráfico en ese eje que separa hoy en día Vegueta de Triana.



Plano em.01 Movilidad motorizada de la Adaptación Plena del PGO/2012

Sin embargo dicha carretera, que actúa de enlace entre la Autovía Marítima y el Acceso al Centro, discurre hoy en día sobre el cauce del Guinguada mostrando dos características negativas: su diseño de carácter interurbano, que en ésta localización crea espacios necesariamente degradados y su excesiva proximidad al borde edificado.

Especial importancia se da al eje, Bravo Murillo-Mata. Esta conexión, en sentido descendente, pierde toda su definición, diluyéndose el tráfico a través de calles locales de distinto rango y capacidad. El principal discurre por la estrecha calle de Buenos Aires del barrio de Triana, afectando a la conservación física y a las actividades del armonioso conjunto de edificaciones que conforman la citada calle, incomoda la natural relación entre el parque San Telmo y la calle de Triana e interfiere en las funciones propias de los Ejes históricos (León y Castillo, Francisco Gourié y Rafael Cabrera) a través de los cuales busca su conexión con la Autovía Marítima del Sur.

Asimismo, la definición y tramitación del Plan Territorial Especial del Corredor de transporte público con infraestructura propia y modo guiado entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, por parte del Cabildo Insular de Gran Canaria, juega un papel fundamental en la definitiva solución de la ordenación en la Autovía a la altura de Vegueta-Triana y San Telmo-Bravo Murillo. La posible previsión y estudio de esa depresión del eje y el emplazamiento de la estación de la nueva línea de transporte son piezas de potencial calado en la definición de la red viaria.

El PGO/2012 propone una serie de acciones que afectan al ámbito del PEP.

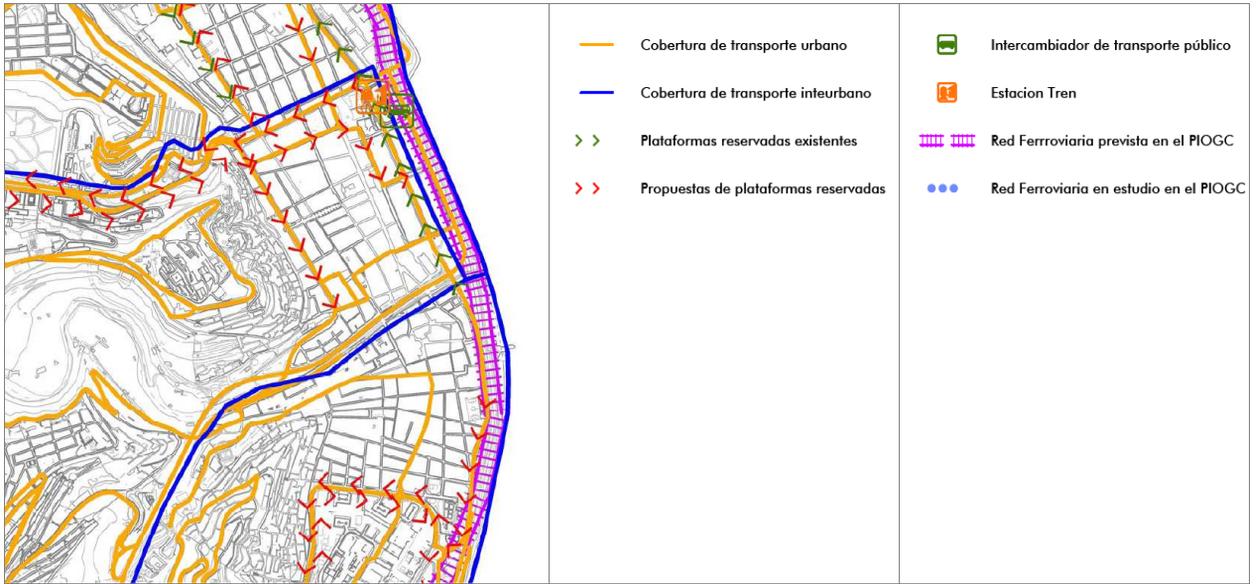
- Depresión de la GC-1 a su paso por la desembocadura del Barranco Guinguada. Organización un sistema de pasos a través de la misma, con un trazado más directo en

su geometría que permita una mayor eficacia y seguridad. Los intercambios con la trama urbana se producen en ambos extremos (Bravo Murillo y Vega de San José), y el antiguo movimiento hacia el interior se realiza ya a través del Túnel de San José y la nueva vía de acceso a Lomo Apolinario.

- Como actuación en menor escala, se propone separar de la fachada de Vegueta la traza de la GC-1 del orden de 40 m., y disponer de una calle de sección suficiente con doble sentido de circulación, como “ronda” de Vegueta, entre la Plaza de Santa Isabel y el Guiniguada. Con ello se favorece la rehabilitación de la fachada marítima del barrio histórico de Vegueta, profundamente degradada a causa de su excesiva proximidad con la Autovía
- Remisión a la redacción de un Plan Especial todo el ámbito del Barranco Guiniguada a la altura de los barrios de Vegueta y Triana con el objeto de resolver el problema de la no conexión entre ambos barrios dotarlo de un carácter mas urbano.
- Con el objeto de aliviar el tráfico de la calle Buenos Aires se mantiene la propuesta de ejecución de la nueva vía urbana prevista en el PGMO2005, que desde la rotonda de Santa Luisa de Marillac conecta con la carretera de Tafira, a la altura de San Roque; trazándose por la ladera del barranco del Guiniguada, junto al barrio de San Francisco, y penetrando en túnel en el lugar conocido por “La Cruz de Piedra”.

5.2.1.2. Transporte público y aparcamiento.

La Adaptación Plena del PGO establece, a modo esquemático, como se observa en el plano inferior unas trazas de plataformas reservadas para el transporte público, las cuales se corresponden con las principales líneas y vías de conexión del ámbito con el resto del municipio, y la señalización de un área reservada para la futura trayectoria del tren, pero sin llegar a profundizar en este último remitiendo a las determinaciones que para el mismo establezca el Plan Territorial Especial PTE-21 Corredor de Transporte público.



Plano em.02 Movilidad de transporte público de la Adaptación Plena del PGO/2012

En el mismo plano, se localiza un área destinada a uso de intercambiador de transporte (Intercambiador del Parque de San Telmo), entendiéndose éste como un elemento fundamental en la integración de los distintos modos de transporte que caracterizan la movilidad, ya que presentan una función estratégica al coordinar la potenciación del transporte público, el tránsito peatonal y la reducción del uso del transporte privado.



Síntesis referida al Intercambiador de San Telmo incluida en el Estudio Municipal de Movilidad. Adaptación Plena del PGO/2012

En lo referente a los aparcamientos, el PGO hace una reflexión un poco más amplia pero sin llegar a extenderse demasiado. Insistiendo en su influencia en la accesibilidad y la importancia del mismo como medio de gestión de la demanda de movilidad.

Para ello, partiendo de lo ya establecido en el PGM-2000 se señala la necesidad de una cobertura de un 50% de aparcamientos para residentes en el área de Vegueta-Triana así como un 60% de cobertura para aparcamientos de rotación.

En el plano em.01 Movilidad motorizada del PGO2012 se grafía la localización de los parkings públicos y privados para residentes y en rotación existente en el ámbito del PEPRI-2001.

Sin embargo no existe referencia en la memoria a la equivalencia en número total de plazas de aparcamientos existentes en el área por lo que será necesario ampliar el estudio para su incorporación en el PEP y obtención de datos fiables con el fin de comprobar hasta que punto está cubierta la demanda.

5.2.1.3. Potenciación de la movilidad peatonal y ciclista.

Los principales problemas señalados por la Adaptación Plena del PGO2012 en el área de estudio están relacionados con aceras estrechas, espacios insuficientes y accesibilidad del transporte público.

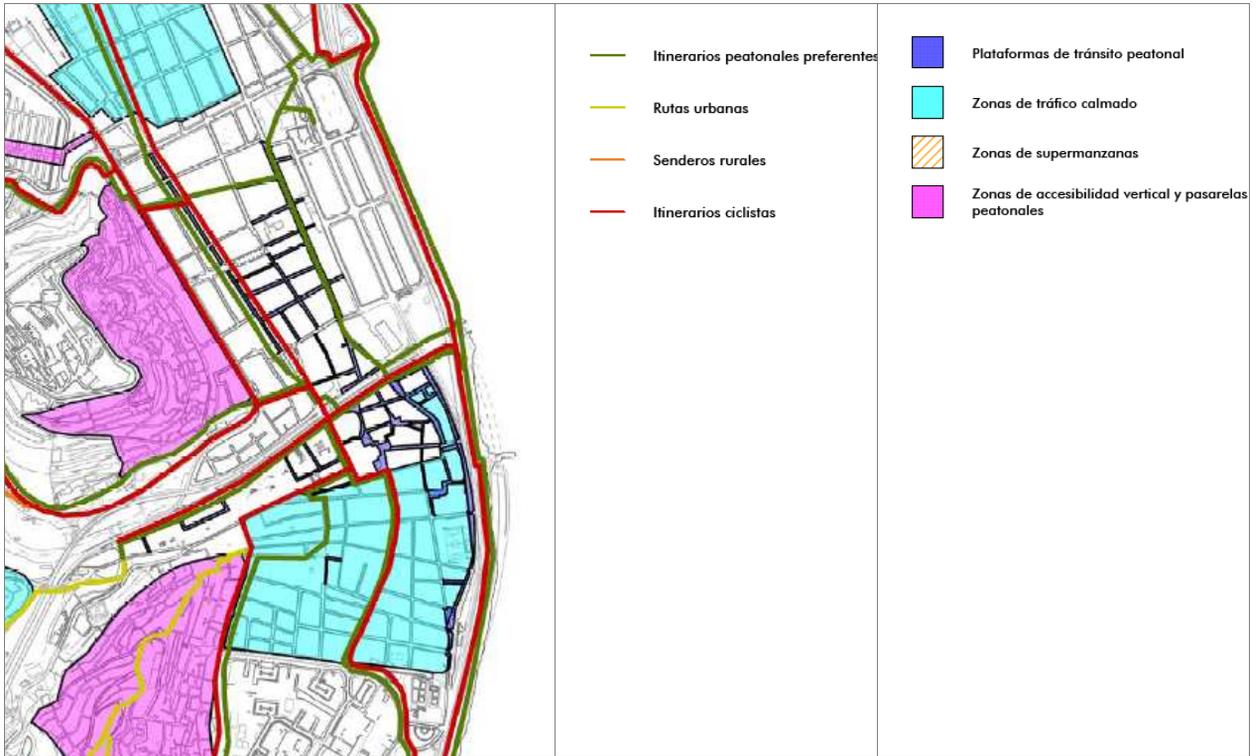
En el plano em.03 Movilidad no motorizada del Estudio de Movilidad del PGO2012, se establecen distintas soluciones relacionadas con la movilidad peatonal y ciclista en Vegueta-Triana.

Así, en el barrio de Triana, se observa que más del 50% de las calles están destinadas al tránsito peatonal proponiéndose en la calle Pérez Galdós la convivencia del peatón con la bicicleta.

En el área de Vegueta, las zonas peatonales se concentran en los alrededores de la Catedral y se establece un área de tráfico calmado en casi el 70% de su superficie. El objeto de esta calificación es conseguir reorganizar el tráfico motorizado en las zonas de carácter predominantemente residencial como es ésta, con el fin de conseguir configurar áreas ambientales, donde se minimice el tráfico de paso, estableciendo medidas de restricción de la circulación y de templado del tráfico, implantando dispositivos de reducción de la velocidad y mejora de la seguridad peatonal.

La propuesta de la red ciclista se mantiene asumiendo la prolongación de la calle Pérez Galdós, cruzando el Barranco Guiniguada a la altura del antiguo Puente de Piedra y continuando por Obispo Codina para conectar con Reyes Católicos o subir por Espíritu Santo hasta el Paseo de San José.

Asimismo, se propone longitudinalmente, siguiendo la traza del Barranco Guiniguada la conexión ciclista entre la Avda. Marítima y la Iglesia de San Roque.



Plano em.03 Movilidad no motorizada de la Adaptación Plena del PGO/2012

5.2.2 Plan Especial de Protección y Reforma Interior de Vegueta-Triana PEPRI-2001(2001)

El documento vigente del PEPRI-2001 de Vegueta-Triana tiene como principal objetivo mejorar la escena urbana regenerando y acomodando a nuevos usos las vías públicas. Las soluciones previstas se concretan en adecuar las vías para permitir distintas velocidades, empezando por la del peatón hasta la del transporte público.

En resumen los principales objetivos desde el punto de vista de la movilidad son:

- Coordinar la "accesibilidad" (sistema viario y aparcamientos) y las "áreas libres" (peatonalizaciones).
- Liberar, al máximo de lo posible, suelo ocupado por la edificación, esponjando así el tejido edificado, e incrementando la proporción de espacio público sobre el espacio privado. Del mismo modo, y con el mismo objetivo, liberar aquellos espacios libres privados que resultan en la práctica residuales.
- Acondicionar cada espacio público liberado a los usos a que va destinado.

- Rediseñar y acondicionar el espacio viario diferenciando las zonas destinadas a la calzada, a las sendas peatonales, a los aparcamientos, a la Vegetación, etc.

Con el objeto de conseguir dichos objetivos se llevaron a cabo pequeños Proyectos de Urbanización que se concretan en operaciones de:

- Ensanchamiento de aceras.
- Adecuación del aparcamiento.
- Pavimentación adecuada.
- Arbolado de algunas calles.

Haciendo una distinción por Barrios los proyectos a desarrollar eran los siguientes:

A.-Triana

- *Proyectos de urbanización.*

- La pavimentación peatonal de las calles Peregrina, Remedios, Lentinni, San Pedro, Villavicencio, Pérez Galdós, Francisco Gourié (parcial). Este proyecto se reduce al aumento del ancho de las aceras, dejando una calzada de 4.31 mts., con aparcamiento en línea en un lateral, alternados cada 15 ó 20 mts. con alcorques para plantación. (*Ejecutado*)
- Cambio de sección en la calle Viera y Clavijo. Manteniendo el ancho actual de la acera oeste -2.20m.-proponemos dejar dos carriles de la misma dirección y aparcamiento en el lateral de este, alternando alcorques para plantación y ampliando dicha acera este a 2.74 cms. de media. (*Ejecutado*)
- Cambio de sección en la calle Francisco Gourié. Trasladamos la alineación de la acera este, y con dicha alineación y alcorques marcando pautas para el aparcamiento, regularizamos la acera oeste de cierre a las pavimentaciones perpendiculares a la calle de Triana. (*Parcialmente Ejecutado*)
- Cambio de sección en la calle General Bravo. Reducimos la calzada el necesario para ser utilizada por vehículos en un sólo carril -3.5 m.-, sin posibilidad de aparcamiento, para potenciar el eje peatonal de la calle Pérez Galdós y dar continuidad peatonal hasta las plazas de Cairasco y San Francisco, con aceras de 2.3 m. en su margen oeste

y 1.5 en el este. (*Parcialmente Ejecutado: Peatonal desde San Bernardo hasta la calle Maninidra*)

- Cambio de sección en la calle Maninidra. Este proyecto se reduce a dejar ambas aceras de 1.5 m. y la calzada de 6 m., con posibilidad de aparcamiento en línea a ambos lados, y alcorques en su margen sur. (*Sin Ejecutar*)
- Cambio en la dirección de los aparcamientos al margen norte de la calle San Bernardo. Se trata de adecuar el sentido de los mismos para el aparcamiento. (*Ejecutado*)
- Repavimentación peatonal en el interior de las manzanas 13, 18 y 26. Se reduce a pavimentar el callejón de Las Lagunetas y a resanear el interior de la manzana formada por Cano/Travieso /Triana/Arenas eliminando las construcciones existentes por donde indica el plano de alineaciones. (*Sin ejecutar*)
- En la manzana 13, la intervención es más ambiciosa, pues se trata de resanear e incorporar al uso público el interior, que conllevaría a suprimir una enorme nave destinada actualmente a garaje y a vincularla con el jardín trasero de la Caja de Ahorros, siendo su acceso por el bajo de la edificación que da a Perdomo, frente al Callejón de Las Lagunetas, coincidente con el entrada a dicha nave. (*Sin ejecutar*)

- *Proyectos referidos a espacios libres.*

- Creación de una plaza en el frente oeste de la calle Francisco Gourié entre las calles Munguía y La Matula. (*Sin Ejecutar*)
- Creación de una plaza en los alrededores del Teatro, teniendo como límite norte la continuación de la calle Malteses e integrando su límite este a la solución que se plantee en los márgenes de la Autovía. (*Ejecutado*)

B.- Vegueta

- *Proyectos de urbanización.*

- La pavimentación peatonal del Área de Preferente Rehabilitación del núcleo monumental integrada por las calles San Marcial, Herrería, Pelota, Armas, Montesdeoca, Audiencia, Agustín Millares, Balcones y Felipe Massieu. Además de Mercado, Botas y Mendizábal. (*Parcialmente Ejecutado*)

- La pavimentación peatonal de las calles Sor Brígida, Toledo, Rosario, San Marcos, Santa Bárbara, Espíritu Santo (desde la plaza del mismo nombre a la calle Reloj), calle Frías, Doramas y lateral norte de la Plaza de Santa Ana. Además de Beltrán de Lis, Verdi, Jordán y Bretón. *(Parcialmente Ejecutado)*
- Cambio de sección en la calle Reyes Católicos. Se trata de regularizar el ancho de la calzada en todo su recorrido. Para ello fijamos dicho ancho en 5m., con aparcamiento en línea en el lateral este, de 1.5 m. alternados con alcorques de esta misma dirección. Los anchos de las aceras, aún siendo irregulares, pues la calle tiene una alineación quebrada, tendrán una media de 2.08 m. en su margen oeste y de 3 mts en su margen este. *(Sin Ejecutar)*
- Cambio de sección en la calle Doctor Chil. Este proyecto se reduce al aumento del ancho de la acera para regularizar y mantener constante el ancho de la calzada en 4.7 m., con aparcamiento en línea de 1.5 m. en el lateral sur, alternados con alcorques por plantación. El ancho medio de las aceras será de 1.75 m. en dicho margen sur, y de 1.42 m. en el margen norte. *(Sin Ejecutar)*
- Continuación calle Verdi. Se trata de dar continuidad peatonal a la calle Verdi, en la trasera del actual Hospital Militar, hasta conectar con la calle Bretón. Su trazado vendrá como respuesta a la ordenación del espacio libre de su margen izquierdo, actual patio, zona de antiguos calabozos de dicho Hospital Militar. *(Sin Ejecutar)*

- *Proyectos referidos a espacios libres.*

- Creación de una plaza en el frente de la Iglesia de San Agustín y lateral de los Juzgados Municipales. *(Ejecutado)*
- Ampliación de la Plaza de Santo Domingo en sus márgenes este y oeste incluyendo los tramos de calzada y acera de las calles Toledo y Sor Brígida. *(Parcialmente Ejecutado)*

Algunos de estos proyectos, tanto en Triana como en Vegueta, ya han sido ejecutados, otros se han realizado parcialmente con algunas variaciones y el resto están pendientes de ejecución por lo que será necesario en posteriores trámites analizar si es preciso continuar con su desarrollo o se propondrán nuevas soluciones en vista de los resultados de las ya desarrolladas.

5.2.3 Proyecto Director para la Reurbanización del frente del mar y del Barranco de Guiniguada entre Triana y Vegueta (2008)

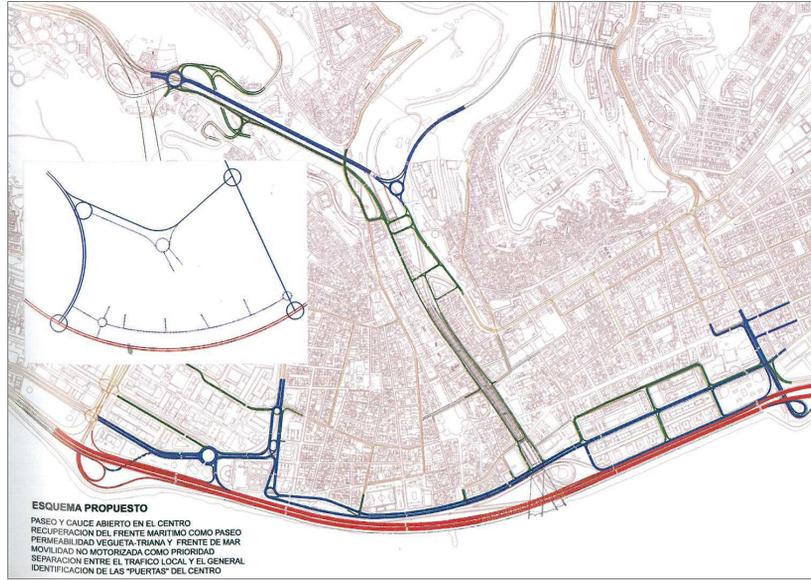
El concepto propuesto por Joan Busquets para la recuperación del Guiniguada persigue el objetivo de reconvertir el cauce del barranco en un área de tránsito urbano, una nueva unión entre Vegueta y Triana que convierte la canalización del barranco en una zona de parques peatonales.

La re-naturalización de los ambientes urbanos y de cualificación de los espacios públicos, aspectos esenciales en la propuesta del Plan Director de Vegueta – Triana, se logra a través de la reurbanización del barranco y convertir en un gran parque el frente marítimo de la ciudad histórica. Se propone abrir el cauce del barranco, tratándolo como un espacio de interés urbano, permeabilizándolo transversalmente para el tránsito de peatones y bicis y resolviendo la necesaria relación directa entre los barrios históricos.

La modificación del trazado de la autopista litoral permite obtener 5 Has. de zona verde como parque junto al mar en la desembocadura del barranco. Por otra parte, la obertura y tratamiento del cauce permite formalizar una sección transversal, con sendos paseos a cada lado a lo largo de 1 km, que conectarán con un parque interior de 20.000 m² recuperado a costa del nudo viario previamente existente.

El barranco abierto con dos paseos a ambos lados y los puentes de conexión entre ambos márgenes permitirá incluir actividades cívicas y culturales a lo largo de su trazado. Sus rampas y el uso recreativo del lecho, habitualmente sin avenidas, añaden un valor recreativo y cultural a los del casco histórico rehabilitado. El parque del Océano se convierte en el gran espacio urbano del centro, junto al Teatro Pérez Galdós rehabilitado, el Mercado y el centro de Vegueta como referente simbólico de actividades ya instaladas.

Las actuaciones propuestas en el Plan Director Vegueta – Triana abarcan el ámbito definido por la GC-1, San Cristóbal, concretamente la GC-31 (túnel de S. José), la Avenida 1º de Mayo y se cierra con la calle Bravo Murillo.



Estructura viaria del proyecto.

Las características principales de este Proyecto en cuanto a tráfico se refiere, son:

- Sustituir la GC-110 (carretera del Centro) por un vial compuesto por dos carriles, uno por sentido, con las condiciones de circulación restringidas para priorizar el tráfico peatonal.
- Eliminación de las conexiones entre este nuevo vial del Guiniguada con la GC-1
- Soterramiento de la carretera GC-1 en la zona del barranco Guiniguada.
- Prolongación de la avenida Rafael Cabrera hasta San Cristóbal y duplicación de la calzada.
- Creación de nuevas áreas de aparcamiento estratégicas
- Reordenación de intersecciones en avenida Eufemiano Jurado

5.2.4 Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Las Palmas de Gran Canaria

El Ayuntamiento de Las Palmas encarga a la empresa Epypsa la elaboración del Proyecto de Movilidad Sostenible en el Municipio de Las Palmas de Gran Canaria. Dicho proyecto se encuentra en fase de redacción, habiendo finalizado la parte de análisis y toma de datos.

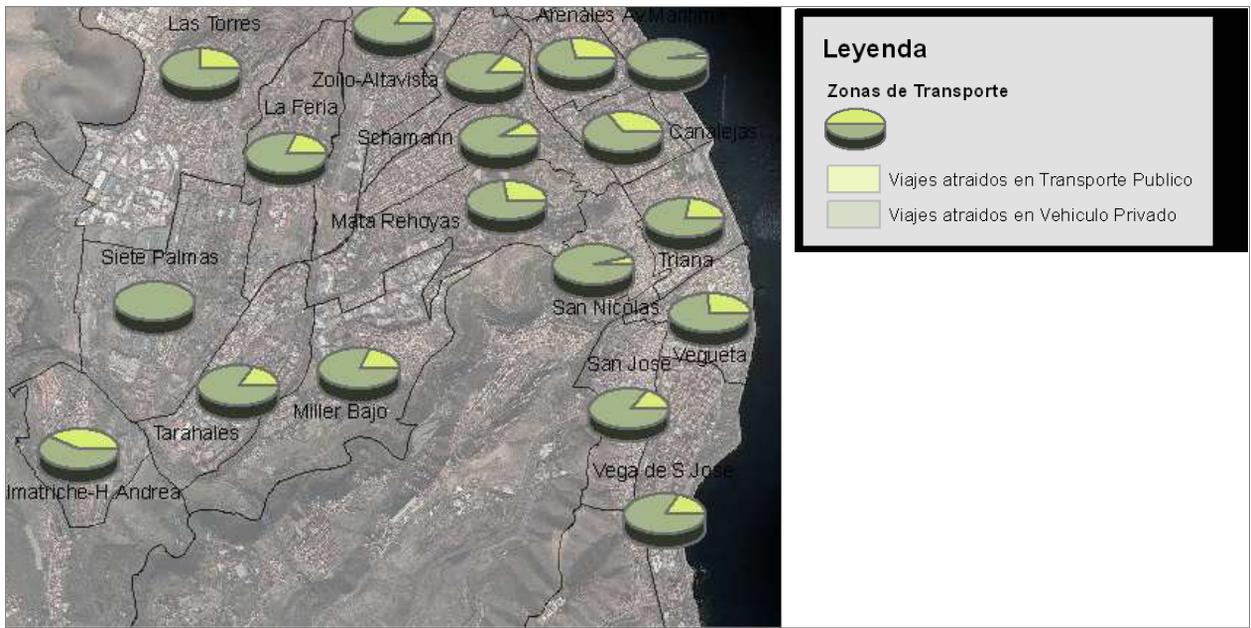
La propuesta de Movilidad para Las Palmas de Gran Canaria que se hace, viene referida al ámbito completo de la ciudad, al menos de su tejido continuo. Esto es: Ciudad Baja, Ciudad Alta y Siete Palmas, sin embargo hemos extraído y sintetizado la información que hace referencia al área de estudio, resumiendo la problemática detectada en los siguientes puntos:

5.2.4.1.- Movilidad y Transporte Urbano.

En cuanto a la movilidad y el transporte urbano, el área de Triana- Vegueta presenta, como se observa en la imagen inferior, un índice bastante alto del uso del transporte público con respecto al resto del municipio motivado por la dificultad y coste del aparcamiento pero aún así continúan siendo muy importante el uso del vehículo considerando las características de la trama urbana de ambos barrios.

El uso de la bicicleta es prácticamente inapreciable en el ámbito de estudio de hecho no existen carriles bici oficiales en toda la zona.

Lo que si es patente con respecto a otros sectores es la movilidad peatonal. Aquí se encuentran los mayores índices junto con las Alcaravaneras relacionado especialmente por los servicios ofrecidos que favorecen las conexiones peatonales así como la aptitud de las calles para ello.



Proporción de modos de transporte.

5.2.4.2. Análisis del viario, tráfico y circulación

La estructura de la red viaria de LPGC está bastante bien definida, especialmente en lo referente al viario de alta capacidad, desarrollado fundamentalmente en los últimos años. De esta forma se han resuelto las conexiones Norte-Sur de la Isla, sin atravesar la Ciudad, a través de la GC-1, y que se materializará finalmente con la culminación de la IV Fase de la Circunvalación.

En general, la mayoría de las vías urbanas presentan un mayor volumen de tráfico en el sentido de bajada, lo que evidencia el carácter atractor de la ciudad baja.

En la zona de Triana, destaca el eje formado por la Carretera de Mata que tiene su continuación por Bravo Murillo y Primero de Mayo-Buenos Aires, con elevados volúmenes de tráfico durante la mayor parte del día.

5.2.4.3.- Aparcamientos

Estamos ante un área de centralidad urbana, por tanto, la conclusión del PMUS con respecto al capítulo del aparcamiento en el ámbito, se da en relación al aparcamiento de los residentes. La oferta de aparcamiento debe ser preferente para el residente por lo que sería necesario el aumento de las áreas de estacionamiento regulado en aquellas zonas donde existe interacción entre demanda de residentes y demanda en destino.

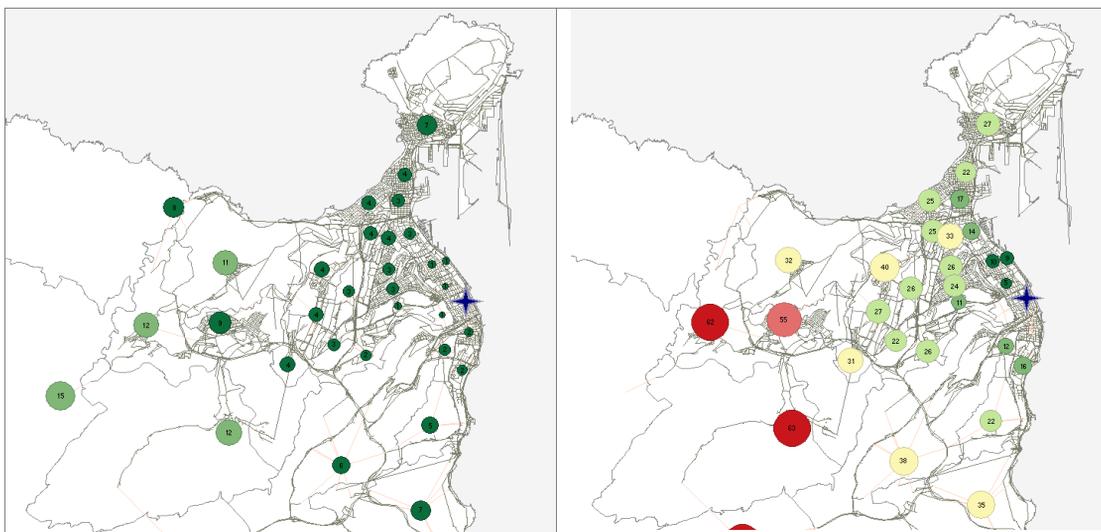
En cuanto al problema de ocupación ilegal del espacio público, asociado al aparcamiento, la problemática es la misma tanto para el aparcamiento en destino como para el aparcamiento de residentes. Para el aparcamiento en destino, la propuesta de solución es el aumento de las sanciones por aparcamiento ilegal, así como una ampliación del estacionamiento regulado para disuadir de la llegada de vehículos. En cuanto al aparcamiento de residentes, los problemas de ocupación ilegal del espacio público se debe, tanto en Triana como en Vegueta, a la estructura urbana de ésta parte de la ciudad que ha comenzado a agotar su oferta en superficie debido al aumento de la motorización. En este sentido, la propuesta que hace el PMUS pasa por establecer en la normativa urbanística la obligatoriedad de la construcción de oferta de aparcamiento bajo rasante para las nuevas viviendas, y por otro lado estudiar la viabilidad de construir algún aparcamiento en estructura para residentes.

5.2.4.4.- Servicio Público

Se evidencia que el “coste y dificultad de aparcamiento” son factores determinantes en la elección modal que reorientan la demanda del vehículo privado hacia otros modos alternativos, especialmente el transporte público. La estrategia del transporte público se concibe desde una perspectiva global que incorpora medidas en diferentes materias entre las que destaca especialmente la gestión del aparcamiento tanto en origen como en destino.

Las líneas en la Ciudad Baja concentran la mayor parte de la demanda de transporte público actual y además, la combinación de orografía y usos del suelo le confieren características óptimas para lograr un trasvase de viajes del vehículo privado al transporte público.

El PMUS plantea la posibilidad de desarrollar un eje troncal potente de transporte público, tipo BRT, que conecte los núcleos tractores estructurantes del municipio: Hospital de San Cristóbal, San Telmo, Santa Catalina, La Isleta y Las Canteras.



Comparativa de los tiempos de viaje del transporte privado (izquierda) y público (derecha).

En las imágenes anteriores se observa que el sistema de transporte es claramente favorecedor para el vehículo privado, ya que éste presenta tiempos de viaje muy bajos concluyéndose que el vehículo privado es actualmente 4,5 veces más rápido que el transporte público en desplazamientos intramunicipales.

Destaca, por ejemplo, el tiempo que supone conectar el Barrio de Tamaraceite con Triana, usando el transporte público, 55 minutos, en comparación con los 9 minutos que se tarda en recorrer la misma distancia usando el vehículo privado.

5.2.4.5.- Movilidad no motorizada

- *Desplazamiento peatonal.*

En este capítulo, el PMUS, establece una serie de diagramas resúmenes concluyendo, que el Barrio de Triana, es después del de Santa Catalina, el barrio que más desplazamientos a pie, tanto de origen como de destino, soporta.

El motivo, en gran medida se debe al carácter mayoritariamente peatonal de sus calles. En cuanto a Vegueta, se sitúa aproximadamente a la mitad.

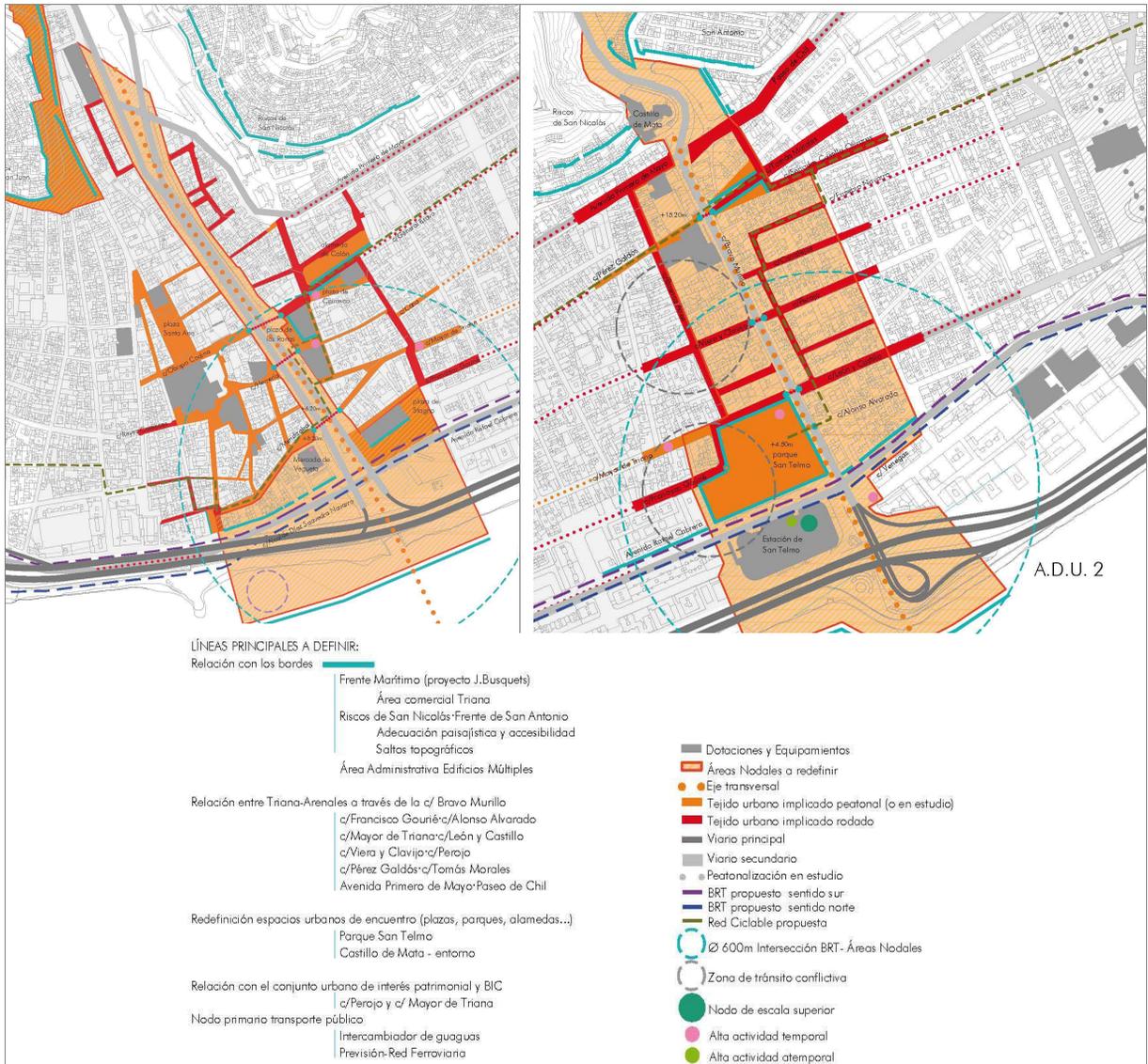
El principal objeto de los desplazamientos a pie son las compras, asuntos personales, trabajo y ocio.

- *Desplazamiento ciclista.*

Al día de hoy, la presencia de la bicicleta es muy poco significativa en la movilidad de Las Palmas de Gran Canaria. Los principales motivos de los desplazamientos en bicicleta son el Ocio y los Asuntos Personales, mientras que los motivos ligados a la movilidad obligada, Estudios y Trabajo, son menos importantes.

Tanto Triana como Vegueta, se sitúan en la mitad del porcentaje global de desplazamientos en bicicleta, tanto de origen como de destino, a pesar de no existir en el área "carriles-bicis" establecidos oficialmente.

5.2.4.6.- Esquemas de propuesta para el área de Vegueta-Triana realizado por el PMUS



5.2.5 Conclusiones

Una vez analizada la información que en relación al tema de la movilidad ha sido desarrollada por los distintos planes y proyectos y que de alguna u otra manera afectan al ámbito de Vegueta-Triana se concluye que, en general, el objetivo común a la hora de dar solución a los problemas de movilidad del ámbito se centra en:

- Actuaciones en la Av. Marítima (GC-1). Limitando su papel de eje frontera y orientadas a mejorar la relación física de ambos barrios con el mar.

- Rehabilitación de la fachada marítima del barrio histórico de Vegueta, profundamente degradada a causa de su excesiva proximidad con la Autovía.
- Reurbanización del barranco Guiniguada (parte del la GC-110) teniendo como objetivos recuperar el cauce del barranco, tratándolo como un espacio de interés urbano, permeabilizándolo transversalmente para el tránsito de peatones y bicis y resolviendo la necesaria relación directa entre los barrios históricos.
- Aliviar de tráfico motorizado aquellas calles con importante número de inmuebles catalogados (p.e C/ Buenos Aires).
- Sacar del ámbito, en la medida de lo posible, el tráfico privado dando preferencia a los residentes.
- Fomentar el uso del transporte público y el transporte no motorizado.
- Integrar la premisa ambiental, potenciado la peatonalización de las calles y la recuperación y regeneración de los espacios libres existentes.
- Actuaciones derivadas a poner fin a los aparcamientos irregulares.
- Establecer determinaciones normativas que favorezcan la materialización de aparcamientos en estructura y en edificios de viviendas.

5.3 INFORMACIÓN RELATIVA AL SISTEMA VIARIO

En el capítulo anterior se hace un resumen de las numerosas acciones que el Ayuntamiento de Las Palmas, apoyada en distintos Planes, ha venido desarrollando en los últimos años en relación a la búsqueda de alternativas que solucionen el problema del Tráfico que actualmente presenta la ciudad.

Los siguientes capítulos del presente estudio han sido elaborados a partir de la información y toma de datos que para el Plan Director de Vegueta-Triana realizó la consultora APIA XXI a finales del 2009 así como los datos del análisis y diagnóstico del PMUS de Las Palmas de Gran Canaria, aportados por los redactores, y que se encuentra en fase de Avance en el momento de la redacción de este estudio.

5.3.1 Análisis de la red viaria

Existen dos grandes ejes viarios que a nivel de tráfico se conforman como elementos estructurales fundamentales en el esquema viario del ámbito.

En concreto la Autovía Marítima, GC-1, a su paso por los Barrios de Vegueta y de Triana, ha sido objeto de numerosos estudios, especialmente por la relevancia que estos núcleos tienen para la Ciudad y la necesidad de mantener su vinculación física con el mar. Actualmente su presencia constituye una infranqueable barrera entre la ciudad y el mar por lo que todos los proyectos van orientados a eliminar esa barrera y volver a recuperar la conexión, mar-ciudad, ciudad-mar.

Actualmente, el vigente PGO2012, propone separar la fachada de Vegueta la traza de la Autovía, del orden de 40 m., y disponer de una calle de sección suficiente con doble sentido de circulación, como "ronda" de Vegueta, entre la Plaza de Santa Isabel y el Guiniguada con la intención de favorecer la rehabilitación de la fachada marítima del barrio histórico de Vegueta, profundamente degradada a causa de su excesiva proximidad con la Autovía

Asimismo, existe un elemento físico que separa los dos Barrios, el barranco del Guiniguada, por donde discurre la conocida como Carretera del Centro, GC-110.

La carretera del centro ha sido históricamente el principal acceso a ésta área desde las poblaciones situadas en el corredor de Tafira y Santa Brígida, aparte de servir de conexión con la Avenida Marítima lo que la dotaba de una importante función para viajes de medio/largo recorrido.

Sin embargo, la reciente apertura de la Autovía GC-31 de conexión transversal entre la Circunvalación de Las Palmas, GC-3, y la Autovía Marítima, ha permitido descargar de tráfico la carretera del Centro, mejorando la permeabilidad entre ambos barrios.

5.3.1.1.- Viales en el ámbito de estudio

Se pueden distinguir dos movimientos de tráfico importantes dentro de la zona de estudio; el interurbano o de largo recorrido que, desde las zonas del interior se dirige a la franja costera de la ciudad y el tráfico urbano o local; aquel que realiza movimientos de vehículos entre puntos cercanos de la geografía.

Las vías de carácter interurbano implicadas en el tráfico del ámbito de estudio y que constituyen los accesos más importantes al mismo son:

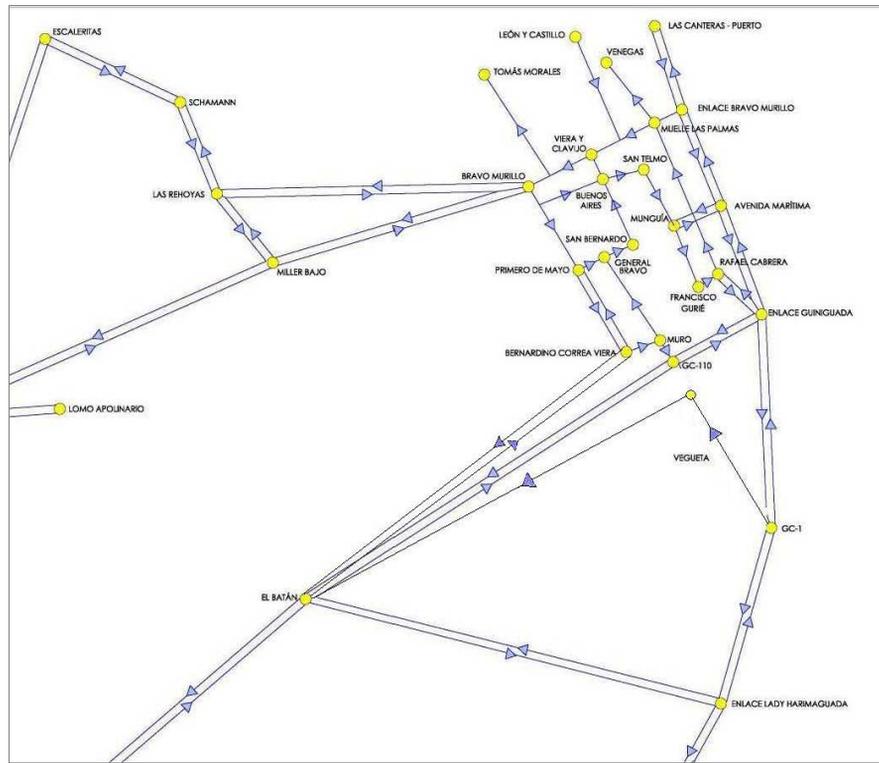
La GC-31, es una autovía que enlaza la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, la GC-3 con la Avenida Marítima o GC-1. Esta conexión absorbe el tráfico que, provenientes del centro de la Isla, Santa Brígida, San Mateo, o dentro del mismo municipio pero distantes como Tafira Alta, puedan tener una rápida conexión con al GC-1 para desplazarse, principalmente hacia el norte o al sur de la isla.

La GC-1 conduce el tráfico que, proveniente del norte de la isla, quiere desplazarse hacia el sur de la isla o viceversa, siempre a través de la zona baja de la ciudad.

La GC-110 o Carretera del Centro es una vía interurbana complementaria de la GC-31 puesto que absorbe los tráficos que, provenientes de los municipios de medianías, quieren acceder a cualquiera de los dos barrios. Para ello deben salir por el ramal de la GC-31 que accede a la rotonda de Las Brujas y, de allí, tomar la GC-110 hasta la zona de estudio.

Por ultimo, la vía conformada por la carretera de Mata - Bravo Murillo - Muelle Las Palmas. Entre todas forman la conexión viaria entre la autovía GC-23 y la GC-1, permitiendo los movimientos de tráfico que provenientes de la GC-3, quieren acceder a la zona norte de la ciudad a través del enlace de Bravo Murillo o al sur de la isla, a través del mismo enlace o de la calle Munguía.

En cuanto al tráfico urbano o local, el siguiente esquema muestra los movimientos internos más utilizados por los vehículos.



Esquema sintético del tráfico urbano local.

En el esquema anterior se observan los movimientos locales más usuales, en resumen serían los siguientes:

- Tráfico local que, proveniente de la carretera de Mata, quiere conectar con la GC-1, en dirección norte o sur, a través del enlace de Bravo Murillo o continuar por la C/ Venegas. Para ello, los vehículos bajan por la C/ Buenos Aires hasta la intersección con la C/ Triana. Posteriormente toman la C/ San Telmo y la C/ Pilarillo Seco hasta llegar al enlace de Bravo Murillo a través de la Av. de Rafael Cabrera o continuar de frente, por la C/ Venegas. Una vez toman la decisión de seguir por el enlace tienen dos opciones: o tomar el ramal de salida hacia el norte o tomar el ramal de salida hacia el sur.
- Tráfico que, proveniente de la carretera de Mata, quiere conectar con la GC-1, en dirección sur, a través de la C/ Munguía. Para ello, los vehículos bajan por la C/ Buenos Aires hasta la intersección con la C/ Triana. Posteriormente toman la C/ San Telmo y la C/ Francisco Gourié hasta llegar a la intersección con la C/ Munguía. A continuación se cruza la Av. Rafael Cabrera y se toma la salida hacia el sur desde la C/ Munguía.
- Tráfico proveniente de la Vega de San José y zona sur (Hoya de la Plata, Zárate, etc.) que quieren desplazarse tanto hacia Tafira como tomar la carretera de Mata. Los

vehículos se desplazan a través de la C/ Reyes Católicos hasta llegar a la C/ Dr. Chil y continuar hasta la rotonda del Batán y de ahí enganchar con la GC-110 hacia la rotonda de las Brujas y luego conexión Tafira. Si la dirección es carretera de Mata, desde la rotonda del Batán se engancha con la GC-110, conexión con C/ Bernardino Correa Viera, se toma Av. 1º de Mayo y de ahí, a la altura de Bravo Murillo se enlaza con la carretera del Mata.

- Tráfico que proveniente de la zona de la C/ León y Castillo quiere seguir en dirección hacia Tafira. Para ello, los vehículos toman dirección a la C/ Triana, giran hacia la C/ San Telmo y continúan por la C/ Francisco Gourié hasta llegar a la C/ Losero. Una vez allí, se toma la C/ Francisco Jareño, C/ Lentini y se conecta con la GC-110.
- Tráfico proveniente de los barrios periféricos de Vegueta y Triana, es decir, barrios de San Roque, San Juan, San Nicolás, El Batán, El Secadero, etc. que conectar con la GC-1, para tomar la salida sur o tomar la dirección norte hacia la C/ Venegas. Para la primera opción, los vehículos toman la GC110 y se incorporan a la GC-1, tras un trenzado con la Av. Alcalde Díaz-Saavedra Navarro. Si por el contrario deciden tomar la dirección norte, toman la C/ Rafael Cabrera hasta la C/ Muelle de las Palmas y continuar de frente.

5.3.1.2.- Jerarquía de las redes que estructuran la movilidad.

El modo de transporte que se ha considerado para determinar la clasificación de la jerarquía de las calles ha sido el motorizado en general, incluyendo el transporte público. Estos quedan recogidos en el plano denominado Red Viaria y Tráfico.

En función de la importancia de sus tráficos motorizados se han distinguido los siguientes tipos:

- Viario principal.
- Viario Secundario.
- Viario Terciario.
- Peatonal.
- Espacios libres.
- Red ciclista.

Los datos para elaborar este punto y el plano correspondiente se han obtenido del estudio realizado a finales del 2009 por APIAXXI para el Proyecto Director de Vegueta-Triana redactado por Joan Busquets. En el momento de la elaboración de dicho estudio, ya estaban ejecutadas las últimas infraestructuras proyectadas en el ámbito por lo que el escenario a penas ha variado y consideramos que dicha información se mantiene vigente completándose con las últimas actuaciones llevadas a cabo.

- Como **viales principales**, aquellos que soportan el mayor volumen de tráfico están:

- *GC-1. Av. Marítima.*

Esta autopista es el eje vertebrador de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

El tramo que afecta al ámbito de este estudio parte desde el enlace con la calle Bravo Murillo y finaliza en la zona de los túneles de San José, en su enlace con la GC-31.

Se trata de una vía de especial importancia porque forma parte del anillo viario que bordea el litoral de la isla permitiendo que los ciudadanos del norte accedan al sur, compartiendo tráfico con la Circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria.

- *GC-31.*

Con la construcción de la segunda fase de la Circunvalación se vio la necesidad de conectar la misma con la GC-1 para permitir los movimientos transversales hacia el interior de la isla que la ciudad demandaba desde hacía ya tiempo.

La GC-31 parte del enganche con la Circunvalación de LPGC en el kilómetro 6 de la misma para discurrir hacia el este hasta el enlace con la GC-1 pasado los túneles de San José. Se trata de una vía de 2 calzadas con 2 carriles cada una salvo en tramos especiales como por ejemplo el tramo de subida entre la glorieta de La Tropical y el enlace con la circunvalación en el que dispone de un tercer carril para vehículos lentos.

- *GC-110 – Carretera del Centro.*

La carretera GC-110 conocida como "Carretera al Centro". Esta carretera de poco más de 9 km. parte desde la GC-4 en Tafira y discurre hacia al este en dirección a Vegueta.

Prácticamente en todo su recorrido mantiene una sección de 2 + 2. El tramo que afecta al ámbito de este estudio fue remodelado hace unos años con motivo de la adecuación de la zona del Guinguada y la rehabilitación del Teatro Pérez Galdós.

- *C/ Bravo Murillo.*

Esta calle es, junto con Juan XXIII, uno de los ejes transversales interiores a la ciudad que soporta más tráfico. Permite acceder a otras calles también muy importantes, como son la Avenida de 1º de Mayo, la calle Tomás Morales, la Avenida de Venegas y la calle León y Castillo. Además de estas, no hay que olvidar que conecta la zona de costa con la "Ciudad Alta".

Debido al elevado número de intersecciones que presenta se hace obligatoria la semaforización, lo que permite compatibilizar los diferentes movimientos.

Otra característica importante es que se trata de una vía de alta capacidad para ser una calle.

Dispone de 4 carriles unidireccionales que parten desde su enlace con la GC-1 a la altura de San Telmo y en dirección Oeste llegan hasta su intersección la Avenida de 1º de Mayo. Los 2 carriles de la izquierda permiten a los vehículos dirigirse en dirección a la Subida de Mata, el carril de la derecha permite el giro hacia el Paseo de Tomás Morales, y el restante permite el acceso a la intersección con la Avenida 1º de Mayo, pudiendo dirigirse hacia dicha calle o en dirección contraria, al Paseo de Chil.

- Como **viales secundarios**, aquellos que soportan un gran volumen de tráfico y conectan los viales principales entre si.

En el Barrio de Triana tenemos:

- *Av. Rafael Cabrera.*

Este vial permite a los usuarios ir desde la zona de Vegueta (a la altura del Teatro Pérez Galdós) hasta la zona de la Estación de Guaguas de San Telmo, pudiendo ahí enlazar con la calle Bravo Murillo.

Se puede acceder a ella a través de la Avenida Marítima de norte a sur por medio de las calles Pilarillo Seco, Munguía y Losero. Solamente la calle Munguía permite la salida a la Avenida Marítima. La siguiente salida sería pasada la Estación de Guaguas.

Es una calle unidireccional con un tráfico elevado, sobre todo en horas punta. Otra característica a tener en cuenta es que se trata de una de las pocas calles de la ciudad en la que hay un carril exclusivo para Bus-Taxi, con lo que implica compatibilizar estos carriles con el resto sobre todo en cuanto a su interacción en los cruces perpendiculares.

- *C/ Francisco Gourié.*

Calle paralela a la C/ Rafael Cabrera. También es unidireccional, pero su sentido es opuesto al de Rafael Cabrera. En este caso, los vehículos se mueven de norte a sur.

Al igual que la calle Rafael Cabrera se caracteriza por tener un elevado tráfico sobre todo al comienzo de la calle en San Telmo, ya que confluyen en ella dos calles también muy importantes en cuanto a tráfico, como son la calle León y Castillo y la Calle Buenos Aires.

Además de ello, es una calle con una ordenación de sus aparcamientos algo caótica. Hay que tener en cuenta que es la calle contigua a la calle Mayor de Triana, eminentemente comercial, y peatonal, lo que hace que haya en Francisco Gourié muchos vehículos de reparto.

- *Av. de 1º de Mayo.*

Esta calle parte desde su intersección con la calle Bravo Murillo y con la Subida a Mata y se dirige hacia la zona de Vegueta, hasta cruzar con la Bajada de San Nicolás.

Se caracteriza por ser bidireccional desde la Bajada de San Nicolás hasta la C/ San Bernardo, con un solo carril, que pasa a ser de bus-taxi únicamente hasta el final de calle permitiendo a estos seguir en dirección contraria al tráfico restante.

Permite dirigirse hacia la Avenida Marítima a través de la C/ Buenos Aires y la C/ San Bernardo. No obstante esta última, casi retorna hacia la calle de Buenos Aires porque si continuase perpendicularmente, atravesaría Triana y dada la condición peatonal de la misma, es necesario su desvío hacia Buenos Aires por medio de la calle Viera y Clavijo.

- *C/ Bernardino Correa Viera.*

Es la continuación de 1º de Mayo que sirve de acceso al centro de la isla. Conecta con la GC-110 en la rotonda del Batán. Antes era prácticamente la única conexión con la zona centro pero hoy en día ha ido perdiendo importancia sobre todo desde la ejecución de la GC-31. Sin embargo, a determinadas horas del día sigue teniendo un volumen de tráfico considerable.

- *C/ San Bernardo.*

Parte desde la Avenida de 1º de Mayo y en dirección a la costa llega hasta el comienzo de la calle Viera y Clavijo. Da servicio a los vehículos de transporte privado que circulan por 1º de Mayo y no puede seguir por el carril Bus-Taxi, desviándose por tanto, hacia esta calle.

Esta calle permite la circulación en un solo sentido. El tráfico peatonal es muy importante porque se trata de una de las pocas calles traseras a Triana que aún no ha sido peatonalizada asumiendo un importante número de comercios, cafeterías y sucursales bancarias.

- *C/ Buenos Aires.*

Esta calle parte desde la Avenida 1º de Mayo y en dirección a la costa, llega hasta la calle Francisco Gourié a la altura de San Telmo. A lo largo de su recorrido atraviesa la calle Viera y Clavijo y a la C/ Pérez Galdós.

Tiene una sección de dos carriles con aparcamientos y zonas de carga y descarga en el margen derecho de la calle.

La mayoría del tráfico viene de la zona alta de la ciudad y utiliza esta calle para conectar con la GC-1 y dirigirse al Sur o al Norte. Se trata en su mayoría de tráfico pesado y servicio público; guaguas, global, taxi...etc.

Esto constituye un problema importante pues estamos ante una de las calles en la que existe un mayor número de edificaciones con valor histórico datando su construcción del siglo XIX y principios del XX.

- *C/ Viera y Clavijo.*

Esta calle distribuye el tráfico que desde la zona centro toma la Av. 1º de Mayo para dirigirse al sur o al Norte.

Parte de la calle San Bernardo y enlaza con la C/ Buenos Aires y un poco más adelante con la C/ Bravo Murillo.

La acera de poniente ha sido recientemente ampliada pero aún así la acera de naciente sigue soportando un gran volumen de peatones por su proximidad con la calle de Triana.

Junto con la calle San Bernardo sería interesante plantear su peatonalización.

- *C/ Malteses.*

Parte de la C/ General Bravo, pasada la Plaza del Cairasco y discurre hacia la costa hasta llegar a la calle Mayor de Triana. Debido tanto al carácter peatonal como al comercial de esta última, es normal que esta calle esté orientada al "tráfico comercial", esto es, se disponen de aparcamientos para mercancías, una parada de taxis, etc...

No tiene una capacidad considerable, ya que solamente tiene un carril de circulación, además de aparcamientos en su margen. No obstante, sí que la circulación diaria es bastante importante.

- *C/ Munguía.*

Esta calle es perpendicular a la Avenida Marítima (GC-1). Parte desde la calle de Francisco Gourié y en dirección a la costa llega hasta la GC-1. En su primer tramo (C/Francisco Gourié – Av. Rafael Cabrera) permite solo un sentido de circulación (Oeste-Este), en cambio, en el 2º tramo (Av. Rafael Cabrera – Avenida Marítima) se permiten los dos sentidos, permitiendo así a los vehículos que vienen de la Avenida Marítima acceder a la Av. Rafael Cabrera.

Por su parte, en el barrio de Vegueta tenemos:

- *C/ Alcalde Díaz-Saavedra Navarro.*

Esta calle actualmente es una de las más transitadas de la ciudad ya que es uno de los accesos a la GC-1 más importante porque permite a casi la totalidad de los vecinos y visitantes de Vegueta acceder a la Avenida Marítima a través del trenzado existente a la altura de los juzgados. Parte desde el Mercado de Vegueta y llega hasta pasado el Cementerio de Las Palmas.

- *Paseo de San José.*

Esta calle delimita por el oeste el Barrio de Vegueta. Es una vía bastante concurrida, especialmente por peatones puesto que en ella conectan los numerosos accesos peatonales del barrio de San Juan. Son muy numerosos los pequeños comercios, talleres y bares a ambos lados de la vía lo que genera estacionamientos indebidos provocando a determinadas horas pequeñas retenciones.

- *C/ Reyes Católicos.*

Esta es una de las vías interiores a Vegueta más transitada de esta zona. Parte de la glorieta con las calles de Eufemiano Jurado y Córdoba, y paralelamente a la Avenida Marítima discurre con un solo sentido por el interior de Vegueta hasta alcanzar la C/Espíritu Santo. Se trata de una vía en la que comparten medio tanto vehículos como peatones, dado que hay un gran número de establecimientos a lo largo de toda la calle, además de colegios cercanos, el mercado municipal, etc.

- *C/ Alcalde Francisco González.*

Paralela a la calle Reyes Católicos es también una de las más transitadas. Parte de la plaza de Santa Isabel hasta la plaza de San Agustín. Al igual que la anterior, es importante el volumen de vehículos y peatones que la transitan debido a la localización del Palacio de Justicia, el colegio de los Jesuitas, la Clínica San Roque, etc.

- *C/ Granadera Canaria, C/ Alonso Quintero y C/ Domingo Doreste –García Tello.*

Estas tres calles permiten que los vehículos accedan desde la calle Alcalde Díaz-Saavedra Navarro hacia el interior hasta enganchar con la calle de Reyes Católicos.

En el caso de Alonso Quintero y Domingo Doreste continúan hasta el Paseo de San José, atravesando de este a oeste todo el Barrio.

Disponen de un solo carril de circulación con aparcamientos a ambos lados de la calle en el caso de Granadera Canaria (algún tramo está destinado exclusivamente a aparcamiento para uso exclusivo de los juzgados) y aparcamientos en un solo lado de la calle las otras dos, de hecho, la Calle Domingo Doreste mantiene el carril de circulación, en un amplio tramo, parcialmente ocupado con los aparcamientos indebidos de algunos conductores en el lado izquierdo de la calle.

- *C/ Doctor Chil, C/ Castillo y C/ Ramón y Cajal.*

Esta calle da salida a los vehículos que discurren por la calle Alcalde Francisco González y Reyes Católicos y se dirigen al centro del municipio o hacia el norte y sur por la GC-1. Conecta con la antigua rotonda del Batán y de ahí se distribuye el tráfico en cualquier dirección.

- *C/ Juan de Quesada.*

Esta calle parte desde la carretera de San Roque a la altura del Rectorado de la Universidad de Las Palmas de GC y discurre paralelamente por la GC-110 hasta cruzarse con la calle Obispo Codina. Dispone de un solo carril de circulación con aparcamientos a un lado de la calle. La función más importante de esta vía es la de permitir a los vehículos que vienen desde San Roque acceder a la GC-110 y a la zona norte del Barranco Guiniguada.

- *C/ Eufemiano Jurado.*

Esta calle parte desde el Paseo de San José y termina en la glorieta en la que confluyen las calles Alicante, Córdoba y Reyes Católicos. Se caracteriza por tener 2 calzadas con 2 carriles para cada sentido. Esta vía es de especial importancia porque permite a los vehículos que circulan por el Paseo de San José acceder a la Avenida Marítima bajando por la calle Eufemiano Jurado y, a continuación, por la calle Alicante hasta coger el carril de acceso a la GC-1 a la altura de Lady Harimaguada.

Es, al igual que Bravo Murillo en Triana, el límite por el sur del ámbito de estudio.

Los **viales terciarios**, aquellos que funcionan como distribuidores del tráfico interior, permitiendo el acceso a los comercios y viviendas de la zona. Esta actividad se combina con el aparcamiento y las operaciones de carga y descarga sin olvidar movimientos peatonales y ciclistas.

En el Barrio de Triana:

- *Ejes transversales.*

- C/ Domingo J. Navarro.
- C/ Perdomo.
- C/ San Francisco.
- C/ En medio.
- C/ Fuente.
- C/ Alcalde Obregón.
- C/ Pilarillo Seco.

- *Ejes longitudinales.*

- C/ Juan de Padilla.
- C/ Doctor Domingo Déniz.

- C/ Eduardo.
- C/ Losero.
- C/ Terrero.
- C/ San Justo.
- C/ Párroco Artiles.
- C/ Mister Blisse.

En el Barrio de Vegeta:

- *Ejes transversales.*

- C/ Fernando Inglott.
- C/ Julián Romero Briones.
- C/ Doctor Ventura Ramírez.
- C/ Sor Brígida Castelló.
- C/ Santa Bárbara.
- C/ Calvo Sotelo.
- C/ Antonio de Viana.
- C/ Diego A Montaude.
- C/ Fernando Galván.
- C/ Padre José de Sosa.

- *Ejes longitudinales.*

- C/ Joaquín Dicenta.

- C/ Salvador Calderón.
- C/ Corregidor Aguirre.
- C/ Doctor Nuez Aguilar.
- C/ Lectoral Feo Ramos.
- C/ Dolores de la Rocha.
- C/ San Agustín.
- C/ Verdi.
- C/ Pedro Cerón.
- C/ Juan E Doreste.
- C/ Roque Morera.

- **Las calles peatonales.**

El resto de los viales incluidos en el área de estudio han sido peatonalizados en los últimos años.

Se trata de calles a las que no se permite la circulación de vehículos motorizados, salvo acceso a garajes y operaciones de carga/descarga a determinadas horas; o bien de tráfico moderado, tanto en intensidad como en velocidad, en las que los peatones tienen prioridad sobre los vehículos de tracción mecánica.

En el plano "Estudio de movilidad. Red peatonal. Espacios libres", se diferencia entre los peatonales propuestos por el PEPRI-2001 y los previstos por el PGO-2012 distinguiendo entre ejecutados y no ejecutados en el momento actual. Así mismo, se grafían aquellos viales que han sido igualmente peatonalizados y no estaban previstos en ninguno de ambos planeamientos.

El barrio de Triana tiene aproximadamente un 60% de los viales de uso exclusivo para el peatón, permitiendo el uso por el tráfico privado de manera restringida sólo para carga y descarga y en horario determinado.

El 100% de los peatonales previstos por el PEPRI-2001 han sido ejecutados, ampliándose su número con aquellos propuestos por el PGO; calle Cano, C/ Villavicencio, C/ Travieso, C/ Torres, C/ Doctor Rafael González, C/ Lentini y parte sur de la C/ Bernardino Correa Viera.

Quedando pendiente su peatonalización la C/ General Bravo desde la C/ Maninidra a la C/ Malteses.

En cuanto al barrio de Vegueta, el número de viales peatonalizados es sustancialmente inferior a los existentes en Triana, localizándose prácticamente en su totalidad en el entorno de la Catedral y el Mercado.

De los viales propuestos por el PEPRI-2001, se han ejecutado prácticamente el 70% quedando pendiente los alrededores del Mercado; la prolongación de la C/ La Pelota, C/ Mendizábal y Mercadillos. Así como el tramo final de la C/ Juan de Quesada, la C/ Mesa de León - C/ Calvo Sotelo, C/ San Agustín, C/ Verdi y las C/ Rosario y C/ Toledo en el entorno de la Plaza de Santo Domingo.

El PGO plantea una redefinición del trazado de la Av. Alcalde Díaz Saavedra permitiendo la definición de una amplia franja peatonal que separa las fachadas de las edificaciones de la vía. Toda ella, junto con la C/ Pedro Cerón y Padre José Sosa a la altura de la Plaza de Santa Isabel aún no han sido ejecutadas.

La peatonalización de la C/ Obispo Codina, C/ Reloj y C/ Castillo a la altura de la Plaza de Santa Ana y las Casas Consistoriales, ha supuesto una regeneración de la zona y mayor disfrute del entorno de la Catedral tanto para los residentes como para los turistas.

- **Los espacios Libres.**

La red de Espacios libres constituye un elemento importante a la hora de estructurar el sistema de movilidad. Forman, con la red de peatonales, las principales áreas de esparcimiento del ciudadano. De ahí la importancia de su conexión.

A este respecto y teniendo en cuenta que la posibilidad de dotar de nuevos espacios libres en áreas con una estructura urbana consolidada es bastante complicado, el estudio se orienta a recuperar y rehabilitar los ya existentes.

En el plano "Estudio de movilidad. Red peatonal. Espacios libres", se puede observar como los numerosos espacios libres existentes, especialmente en el Barrio de Triana, se encuentran conectados entre sí por los viales peatonales.

Los principales espacios libres por barrios son:

- *Triana:*

- Parque San Telmo. Con carácter de Sistema General tiene una superficie aproximada de 19.000 m².
- Plaza de Estagno. Tiene una superficie de 5.800 m².
- Plaza de Hurtado Mendoza. Con una superficie de 1.900 m².
- Plaza de Cairasco. Con superficie de 1.720 m².
- Plaza de la Alameda de Colón. Con superficie de 3.600 m².

- *Vegueta:*

- Plaza de Santa Ana. Con una superficie aproximada de 2.700 m².
- Plaza Espíritu Santo. Tiene una superficie de 550 m².
- Plaza del Pilar Nuevo. Tiene una superficie de 700 m².
- Plaza de San Antonio Abad. Tiene una superficie de 560 m².
- Plaza de Santo Domingo. Con una superficie de 1.468 m².

Entre los Espacios libres, propuestos por el PEPRI-2001 y pendientes aún de ejecutar están:

- *Triana:*

- Creación de una plaza en el frente oeste de la calle Francisco Gourié entre las calles Munguía y La Matula.

- Expropiación y eliminación de la edificación situada en el callejón de las Lagunetas con el objeto de obtener un espacio abierto interior de la manzana conectando las calles Constantino y Perdomo.
- En la manzana comprendida entre las calles Triana, Cano, Arena y Travieso, se propone resanear e incorporar al uso público el interior de la manzana, que conllevaría suprimir una enorme nave destinada actualmente a garaje y a vincularla con el jardín trasero de la Caja de Ahorros, siendo su acceso por el bajo de la edificación que da a Perdomo, frente al Callejón de Las Lagunetas, coincidente con el entrada a dicha nave.

- *Vegueta*:

- Creación de una plaza en el frente de la Iglesia de San Agustín y lateral de los Juzgados Municipales, cuya ejecución, según datos municipales, comenzarán en breve.

- **Red Ciclista.**

El uso de la bicicleta en el Municipio de Las Palmas es de reciente implantación, por lo que aún cuenta con un porcentaje de movimientos anuales muy reducido.

Adecuar la ciudad a las bicicletas es una oportunidad para mejorar la calidad peatonal y recuperar el espacio público como espacio de convivencia.

Es muy importante, a la hora de establecer el trazado de la red ciclista apoyarse en un recorrido reconocible, con conexiones directas con los espacios libres más representativos, los modos colectivos (guaguas), además de atender a su combinación con la red peatonal.

La zona baja de la ciudad presenta unas características morfológicas muy favorables para el uso de la bicicleta, con una orografía prácticamente llana y pendientes muy localizadas siendo las distancias a recorrer bastante cómodas para el uso de la bicicleta. Al día de hoy, existen recorridos prioritarios y claramente delimitados reservados para el uso de la bicicleta en la zona baja de la ciudad pero, en el ámbito de ambos cascos históricos, no existen ninguna ruta delimitada al respecto.

El PGO2012, señala, a modo de esquema una posible ruta para el uso, en convivencia con el peatón, de la bicicleta que recorre los Barrios de Triana y Vegueta longitudinalmente. Esta

ruta queda recogida en el plano “Estudio de movilidad. Transporte público” que forma parte del presente estudio.

En octubre del 2012 el Ayuntamiento, a través de la Concejalía de Gobierno del Área de Seguridad, Movilidad Ciudadana y Medio Ambiente, ha presentado el Avance del Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria.



Esquema sintético del Plan Director Bici en Vegueta-Triana.

En el esquema anterior se observan la propuesta que hace el Avance del Plan Director para la zona de Triana-Vegueta. En ella se proponen dos posibles trazados paralelos a la costa que discurren por ejes viarios con sección suficiente para la convivencia con los vehículos motorizados y peatones respectivamente. En Triana sería la c/ 1º de Mayo y la c/ Rafael Cabrera y en Vegueta, Paseo de San José y C/Mendizábal, Dolores la Rocha.

Esta propuesta de red ciclable coincide con la propuesta por el PMUS en gran parte de su recorrido.

De todas formas, como se ha expuesto, el Plan Director está en fase de Avance por lo que estos recorridos pueden sufrir algunas alteraciones durante el proceso de redacción del proyecto.

5.3.2 Sistema de aparcamiento

Como ya se ha venido exponiendo en puntos anteriores del presente estudio, la ocupación de la calzada por parte del vehículo privado es una constante en ambos barrios. Como consecuencia se reduce la disponibilidad de espacio público para el peatón y, sobre todo, se impide que éste pueda llevar a cabo con comodidad las actividades propias de su condición de usuario a pié del espacio público: estancia, desplazamiento y relaciones sociales.

Esta ocupación revela, la persistencia de un problema real: encontrar el sitio adecuado para estacionar el vehículo privado.

En este punto, analizamos la situación actual del aparcamiento en el ámbito de estudio.

5.3.2.1.- Implicaciones derivadas de la falta de aparcamiento

El aparcamiento interviene en el sistema general de transportes y por tanto su resolución y tratamiento depende del Planeamiento Urbanístico (Plan General en este caso), de la Política de Transportes, de la Gestión Vial, etc.

El problema del aparcamiento tiene múltiples implicaciones, entre las que se destaca los siguientes puntos:

- Incidencia ocupacional: El espacio público viario es escaso, los vehículos aparcados ocupan en algunas calles más del 40 % del espacio disponible, en detrimento de otros usos (peatonal, tráfico, etc.).
- Incidencia circulatoria: Los vehículos aparcados reducen la capacidad de la vía, en muchos casos en más del 50 %, con especial incidencia en los transporte públicos.
- Tráfico inducido: La búsqueda de aparcamiento genera una circulación específica "tráfico inducido" que contribuye a colapsar aún más la vía.

- Incidencia en la accesibilidad: El vehículo privado posibilita el movimiento “puerta a puerta”, pero dicha posibilidad queda condicionada por la dificultad de encontrar un espacio donde dejarlo.
- Implicación ambiental: El aparcamiento en la red viaria tiene una influencia muy directa en la imagen urbana, especialmente en zonas históricas y otras áreas especialmente sensibles.
- Implicación frente al peatón: Desplazándolo de su espacio, con aparcamientos incontrolados en aceras y constituyendo una barrera al tráfico transversal del peatón, siendo especialmente grave en el caso de coches de niños o minusválidos.
- Implicación económica: Tanto desde el punto de vista de las inversiones necesarias, rentabilidad de las mismas y política tarifaria de los aparcamientos de pago.

La política de aparcamiento es un potente medio de gestión de la demanda de movilidad, probablemente el único instrumento que está al alcance del planificador, dentro de una ciudad.

La creciente presión de la demanda de aparcamiento sobre las zonas de mayor densidad urbana o de mayor atracción de desplazamientos, ha provocado una situación de escasez de oferta que ha obligado a regular el uso de las mismas en el espacio público y la construcción de aparcamientos complementarios a los disponibles sobre el propio viario, bien en subterráneo, bien en superficie, con el fin de recuperar el máximo espacio posible de la calle.

Para su estudio, el PMUS hace una clasificación de las plazas de aparcamiento en los siguientes grupos:

- Aparcamiento en estructura.
 - Aparcamientos de empresas o de instituciones.
 - Aparcamientos públicos de rotación y de residentes.
 - Aparcamiento libre en superficie.
 - Aparcamiento en línea de calle sin ningún tipo de regulación.
 - Aparcamiento en playas habilitadas al uso.
- Aparcamiento no autorizado.

- Prácticas habituales de aparcamiento mediante bolsas ilegales
- Aparcamiento regulado.
 - Aparcamiento en línea de calle sometido a regulación (zona azul).

En base a la anterior clasificación, en el ámbito de Vegueta-Triana, se ha realizado una cuantificación de la oferta de aparcamiento. Dicha información se ha elaborado a partir de datos apartados por la empresa SAGULPA para la redacción del PMUS.

Para el cálculo del aparcamiento libre en superficie se ha realizado un trabajo de campo, señalando los lados de la vía donde se sitúan los vehículos y realizando un pequeño cálculo en el que se descuentan en función de la calle, los vados, los rebajes para los pasos de peatones, etc. y en función del tipo de aparcamiento (en línea, en oblicuo, en batería, etc.) se calcula el número de plazas por calle.

Oferta de plazas de aparcamiento

Barrio	Aparcamiento en estructura	Aparcamiento en superficie	Aparcamiento no autorizado	Aparcamiento regulado	Total de la oferta
Triana	3.630	856	0	108	4.594
Vegueta	1.254	1.714	75	0	3.943
TOTAL	4.884	2.570	75	108	8.537

A continuación se adjuntan unas tablas en las que se cuantifica la demanda de aparcamiento por tipología.

Demanda de plazas de aparcamiento en destino

Barrio	Aparcamiento libre en superficie	Estacionamiento regulado / rotación	Garaje propio / rotación	Garaje alquilado / rotación	Garaje gratuito	Aparcamiento público gratuito	Total de la demanda
Triana	2.966	98	1.250	181	150	204	4.849
Vegueta	1.284	0	971	0	33	143	2.458
TOTAL	4.250	98	2.221	181	183	347	7.307

En Triana, el 61% de la demanda de plazas de aparcamiento se corresponde con aparcamiento libre en superficie seguido del 25% de demanda de garaje propio.

Sin embargo, en Vegueta, esta diferencia es menor. La demanda de aparcamiento libre en superficie supone el 52% y la de garaje propio en rotación, supone el 40%.

Esto se debe al carácter más comercial de Triana con respecto a Vegueta. El tipo de aparcamiento demandado es un aparcamiento en muchos casos más eventual, mientras que en Vegueta es en mayor medida un destino de trabajo con una necesidad de estacionamiento más continuo.

En cuanto a la demanda de aparcamiento por parte de los residentes en el ámbito se obtienen los siguientes datos:

Demanda de plazas de aparcamiento para residentes

Barrio	Aparcamiento libre en superficie	Estacionamiento regulado / rotación	Garaje propio / rotación	Garaje alquilado / rotación	Garaje gratuito	Aparcamiento público gratuito	Total de la demanda
Triana	1.862	0	1.354	145	0	0	3.362
Vegueta	879	0	564	53	39	0	1.536
TOTAL	2.741	0	1.918	198	39	0	4.898

En Triana la demanda de aparcamiento en superficie es del 55% y la del aparcamiento en propiedad o alquiler del 40% y el 4.3% respectivamente.

Estos porcentajes son muy similares a los del barrio de Vegueta: 57% de demanda de aparcamiento en superficie y 38% y 3.5% en propiedad y alquiler.

En resumen, de los esquemas anteriores, se observa que la demanda de aparcamiento, en el Barrio de Triana, es bastante superior a la oferta lo cual provoca una búsqueda de aparcamiento que genera una circulación específica que contribuye a colapsar la vía y el surgimiento de estacionamientos ilegales que son los mayores obstáculos para el peatón, en cambio, en Vegueta existe más equilibrio entre ambos.

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, a través de la empresa Sociedad Municipal de Aparcamientos de Las Palmas de Gran Canaria, S.A. (SAGULPA), consciente de la problemática que supone la ocupación del espacio público por parte del vehículo privado, ha llevado a cabo en el ámbito correspondiente a los barrios de Vegueta y Triana actuaciones encaminadas a proporcionar los instrumentos necesarios para cambiar tal tendencia.

A continuación se hace una relación de los aparcamientos en estructura que actualmente quedan englobados en la zona de estudio distinguiendo entre aparcamiento público y aparcamiento privado.

- Barrio de Triana. Aparcamiento público.

- *Aparcamiento en San Bernardo.*

Dispone en servicio de 349 plazas de rotación y 23 plazas de residente.

- *Aparcamiento de San Telmo.*

Dispone en servicio de 314 plazas de rotación y 167 plazas de residente.

- *Aparcamiento 1º de mayo.*

Dispone en servicio de 173 plazas de rotación.

- Barrio de Triana. Aparcamiento privado.

- *Aparcamiento Centro Comercial Monopol.*

Dispone en servicio de 90 plazas de rotación y ninguna de residente.

- *Aparcamiento Ibsa - Rafael Cabrera.*

Dispone en servicio de 1.500 plazas de rotación y 700 plazas de residente.

- *Aparcamiento C/ Eduardo.*

Dispone en servicio de 263 plazas de residente.

- *Aparcamiento Edificio Atlántico- Viera y Clavijo.*

Dispone en servicio de 51 plazas de residente.

€ Total plazas de aparcamiento en rotación en Triana: 2.426

€ Total plazas de aparcamiento de residente en Triana: 1.204

- Barrio de Vegueta. Aparcamiento público.

- *Aparcamiento Mercado de Vegueta.*

Dispone en servicio de 221 plazas de rotación.

- *Aparcamiento Nuevos Juzgados.*

Dispone en servicio de 247 plazas de rotación.

- *Aparcamiento Santa Isabel.*

Dispone en servicio de 250 plazas en rotación.

- Barrio de Vegueta. Aparcamiento privado.

- *Aparcamiento Vegueta.*

Dispone en servicio de 365 plazas de rotación.

- *Aparcamiento C/ Alcalde Luis Fajardo Ferrer.*

Sin información

- *Aparcamiento C/ Herrería.*

Dispone en servicio de 171 plazas de residentes.

€ Total plazas de aparcamiento en rotación: 1.083.

€ Total plazas de aparcamiento de residente: 171.

5.3.3 El transporte público

El transporte público de Las Palmas de Gran Canaria se debe enfrentar al reto de servir adecuadamente a una ciudad compleja en la que existe un amplio número de barreras para la eficiencia del transporte público colectivo tales como la complejidad territorial y orográfica, que junto determinadas políticas de planificación del transporte han consolidado pautas de movilidad a favor de una distribución modal dominada por el vehículo privado.

Los usuarios de la red de guaguas utilizan este modo de transporte para viajes de diversa índole, pudiendo dividirse en tres bloques:

Desplazamientos de movilidad obligada (trabajo y estudios), viajes por motivos personales (compras, médico, otras gestiones, etc.,) y traslados por ocio y tiempo libre.

Los barrios de Vegueta y Triana, se localizan en la Ciudad Baja, cuya topografía es prácticamente plana, lo que constituye un punto importante para el buen funcionamiento del transporte público.

Esto y el tipo de actividades que en ellos se desarrollan las convierte en zonas eminentemente atractoras a efectos del transporte público.

Dicha atracción da lugar también a una generación de viajes que en el caso de Vegueta-Triana es prácticamente equivalente.

5.3.3.1.- Líneas de guaguas que atienden el ámbito

En el plano “Estudio de movilidad. Transporte público”, se señalan los trayectos y las paradas de las principales líneas que conectan estos barrios con el resto del municipio.

En dicho plano se observa como prácticamente todas las líneas actúan de manera tangencial a ambos barrios con pocas excepciones; línea 9, línea 13, línea 54 y la 7 y 70 que discurren por la Carretera del Centro.

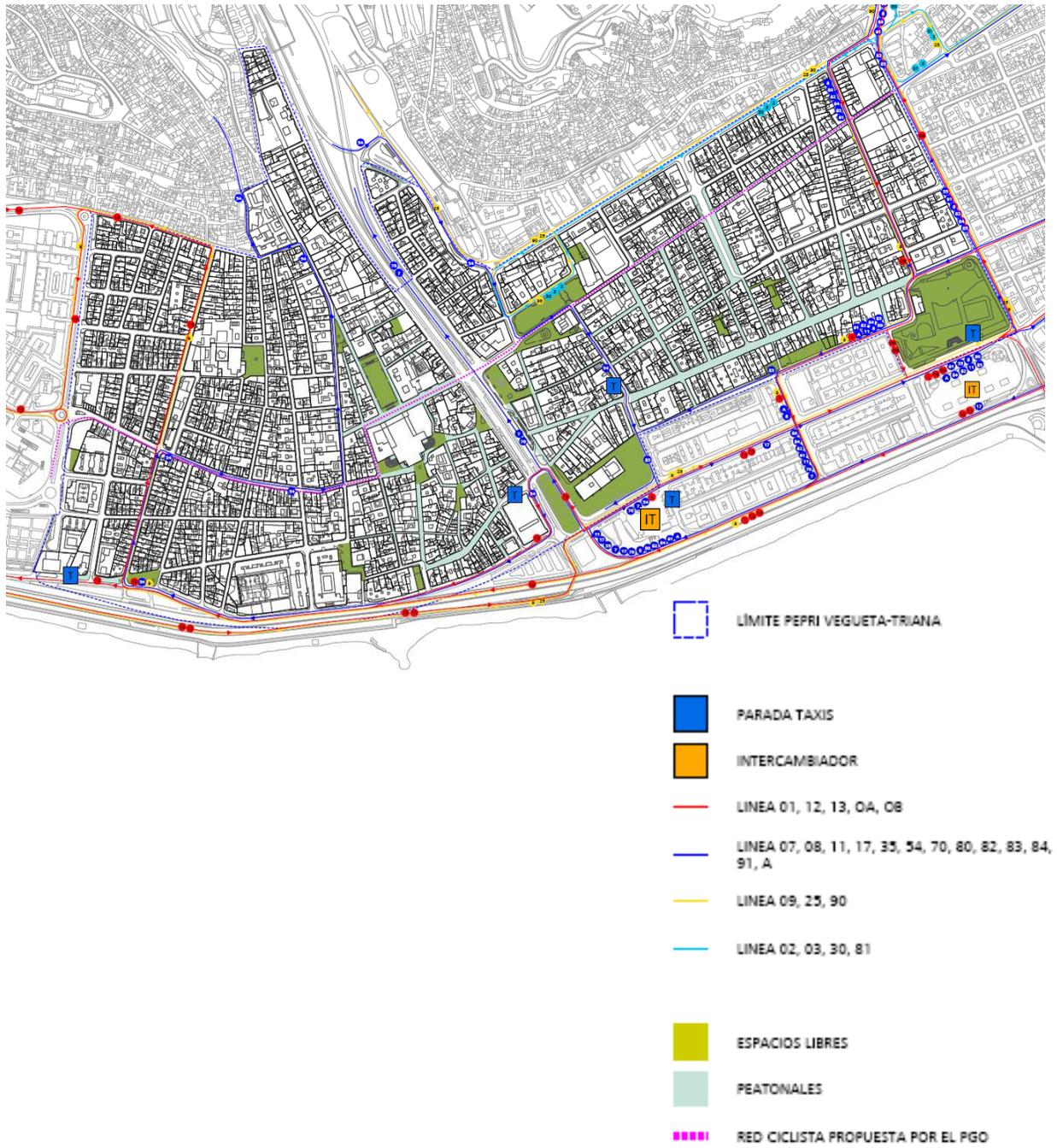
Esto supone una ventaja desde el punto de vista ambiental, ya que el impacto de este tipo de transporte en el entorno es bastante significativo.

Por otro lado, es destacable, las numerosas paradas existentes lo que proporciona una óptima conexión y comodidad para el peatón ya que las distancias a recorrer para acceder al transporte público son relativamente cortas.

En el Barrio de Triana, aunque fuera de los límites del PEP, se localizan el Intercambiador del Teatro Pérez Galdós y el del Parque de San Telmo. Este último es el más importante del municipio por el número de conexiones que realiza con todos los puntos de la isla.

Recientemente, se ha abierto la terminal denominada Guiniguada situada en el tramo final de la calle Bernardino Correa Viera.

En la siguiente figura se observan las líneas que atiende este centro atractor (Vegueta-Triana).



5.3.3.2.- Paradas de Taxi

En el barrio de Triana encontramos dos paradas de taxis localizadas en las siguientes calles:

- C/ Rafael Cabrera a la altura del Parque de San Telmo.
- C/ Malteses esquina C/Triana.

Por su parte, en Vegueta, las paradas de taxi se sitúan en:

- C/ Mendizábal, en frente del mercado de Vegueta.
- C/ Alcalde Díaz Saavedra, en la esquina del Centro de Salud Prudencio Guzmán.

6 EL BARRANCO DE GUINIGUADA

El Barranco Guinguada, hoy cubierto en su tramo más urbano para posibilitar la construcción a principios de los 70 de la autovía del centro, constituye el principal problema tanto funcional como espacial que presenta el ámbito Vegueta-Triana. Este potente eje que incorpora un tráfico de alta velocidad constituye una barrera física que supone una ruptura en la conexión entre ambos barrios.

Por este motivo, se dedica un capítulo independiente a la problemática del Barranco Guinguada, con el objeto de analizar las diferentes alternativas y estudios que se han venido desarrollando en los últimos años y que se han centrado en recuperar dicho espacio como área de esparcimiento ciudadano.

6.1 ANTECEDENTES

El Barranco Guinguada es un largo cauce que nace casi, en el punto más alto de la isla de Gran Canaria y que muere, o desemboca, en el litoral de Las Palmas de Gran Canaria.

En su día, antes de la conquista castellana y durante miles de años fue un río, uno de los pocos ríos históricos de las Islas Canarias. De entrada fue el que llevó el agua a los supuestos primeros pobladores que habitaban el área del municipio de Las Palmas de Gran Canaria antes de la conquista y del que se alimentó a los colonos, a los primeros palmeños que hicieron crecer la ciudad. Pero también, fue el cauce que delimitó el interior del núcleo de población fundacional.

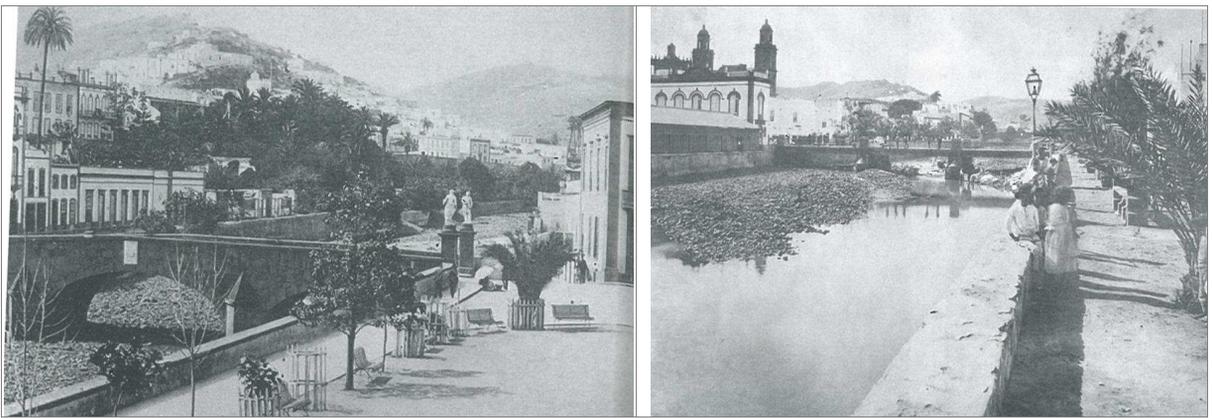
Las Palmas de Gran Canaria nació de lo que hoy es el barrio de Vegueta a finales del siglo XV y su ampliación, aún a intramuros, fue hacia el norte, con la incorporación del de Triana.

Vegueta y Triana, fueron por tanto los barrios que durante siglos constituyeron la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Estos barrios se encontraban separados por la imponente presencia del Barranco Guinguada. Barranco que durante varios siglos y en determinadas épocas del año veía su cauce inundado por importantes avenidas de agua lo que provocaba el aislamiento temporal de los mismos.

En el contexto histórico, se observa como el número de pasos realizados para cruzar su cauce y su localización han ido modificándose en el tiempo y durante periodos relativamente cortos en cada caso. De hecho, la ubicación de los puentes, refleja y va marcando el carácter de los espacios públicos y caminos más representativos.

Así, a finales del XVI, la posición de los dos puentes reconocía el origen fundacional del núcleo en el entorno de la ermita de San Antonio Abad, en el ábside de la Catedral, mientras que durante la primera mitad del siglo XIX la ubicación de los puentes reconoce claramente la posición de la calle Obispo Codina por poniente que conecta con la plaza de Santa Ana, en el frente de la Catedral.

El comercio entre los siglos XIX y XX dependía de los dos puentes que unían sus barrios: el puente de López Botas (1862), nombrado tras el alcalde que impulsó su construcción, conocido como Puente de Palo y el puente del Verdugo (1815), nombrado tras la muerte del obispo que lo financió y conocido como Puente de Piedra.



Puentes de Piedra (izquierda) y de Palo (derecha).

Estos puentes eran las únicas vías de paso para cruzar el Barranco Guiniguada entre Vegueta y Triana. En contadas ocasiones, tras fuertes lluvias, las aguas bajaban caudalosamente por el Barranco, congregándose la ciudadanía sobre el puente de Piedra constituyendo un auténtico espectáculo.



Riadas históricas del Barranco.

La trascendencia del barranco Guiniguada como elemento configurador de la forma urbana actual de ambos barrios aparece tanto por pasivo, porque su traza en medio de la planicie litoral señala la delimitación clara del espacio no ocupable mientras que los pasos a través marcaban ejes importantes del casco y las calles interiores ejecutan paralelas al cauce, como por activo, porque según se puede deducir de los planos históricos, la “reivindicación fluvial” de un cauce suficiente debió de condicionar unas alineaciones más holgadas en el lado meridional. Este efecto, aún estando cubierto el cauce, se manifiesta en la rasante en superficie, que se eleva lo suficiente respecto a las calles de los márgenes para permitir el paso del caudal en las grandes avenidas.

A principios de los años 70, se construyó, sobre el tramo más urbano del Barranco, una autovía para facilitar la salida de vehículos de la capital y se abovedó su cauce y desde entonces, cuando las lluvias son importantes, el agua llega al mar, pero los vehículos continúan su trayecto ajenos al agua que discurre pocos metros por debajo.

Durante las últimas décadas, las diferentes corporaciones que han gobernado la Ciudad de Las Palmas han invertido mucho esfuerzo en estudiar la manera de recuperar la presencia física del barranco con el objeto de mantener activa la memoria del mismo y su importancia en la conformación de la Ciudad. Son numerosos los estudios y proyectos que se han redactado destacando por último el “Plan Director de Reurbanización del Frente del Mar y del Barranco de Guiniguada”, realizado por el estudio de Joan Busquets. Pero la complejidad del mismo, la confluencia de Administraciones y lo costoso del proyecto ha llevado a la paralización de su tramitación.

Al día de hoy, el vigente Plan General, PGO-2012, mantiene la remisión de su ordenación a la redacción de un Plan Especial con el objeto de poder dar una solución adecuada y dando respuesta a todas las premisas que afectan al ámbito del barranco a su paso por los Cascos Históricos.

6.2 INFORMACIÓN

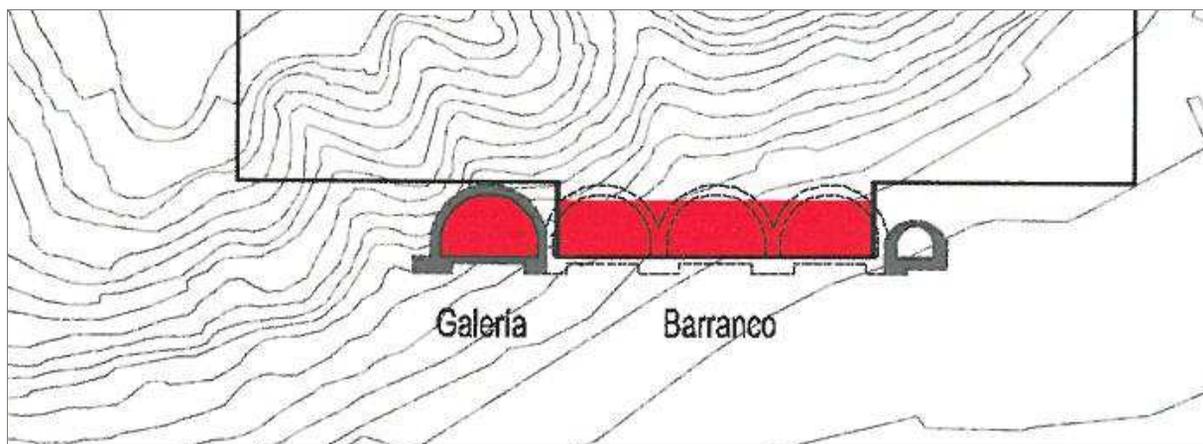
La cuenca del Guiniguada tiene una extensión de 60 km² y una longitud de 13 Km hasta su desembocadura. Presenta un desnivel importante ya que el punto más alto se encuentra en la cota 1.894,00 por lo que la pendiente media de cuenca es fuerte, 1,5%.

El régimen hidráulico es muy irregular de forma que habitualmente el cauce está seco pero pueden producirse importantes avenidas como las registradas históricamente.

Desde el punto de vista hidráulico, el Barranco Guiniguada en su desembocadura ha tenido un cauce relativamente recto, con una pendiente media del 1% y un ancho de entorno de 25 m.

En el año 1969 se realizan las obras de cubrición del cauce con el objeto de construir la Autovía del Centro, ocupa el propio cauce del arroyo y que sirve de enlace con el vial costero.

En la elaboración de dicha cubrición se diferencian dos elementos, por una parte la plataforma que será destinada a calzada de circulación de vehículos y por otra, las formas abovedadas, por donde discurrirá el barranco.



Estructura de cubrimiento del Barranco.

El primer elemento consiste en una plataforma de hormigón armado con tres puntos de apoyo, dos en ambos márgenes y un tercero central, donde se produce una ligera curvatura hacia el centro con la finalidad de producir el desagüe de aguas superficiales.

Bajo dicha plataforma y en un ancho aproximado de 24 mts. se disponen cuatro canales configurados por bóvedas cilíndricas con un radio de curvatura de 2,62 mts y una altura libre de 3,28 mts, y un ancho máximo de 5,18 mts. El espesor de la losa que forma la bóveda es de 0,45 cms con un radio de curvatura en la zona superior de 3,48 mts. Cada uno de los cuatro se apoya sobre un macizo de hormigón armado de 0.80 mts, con altura interior de 1,28 mts.

Lateralmente se dispone de una galería visitable, también abovedada con un radio de curvatura interior de 1,00 mts y un radio de curvatura exterior de 1,83 mts. La altura máxima libre es de 1,70 mts y el ancho máximo de 2,00 mts.

La incorporación del tráfico en este eje produce la distorsión de la continuidad antes comentada, generando problemas de interferencias como ruido, velocidad, etc., que no hace más que potenciar la ruptura entre Triana y Vegueta.

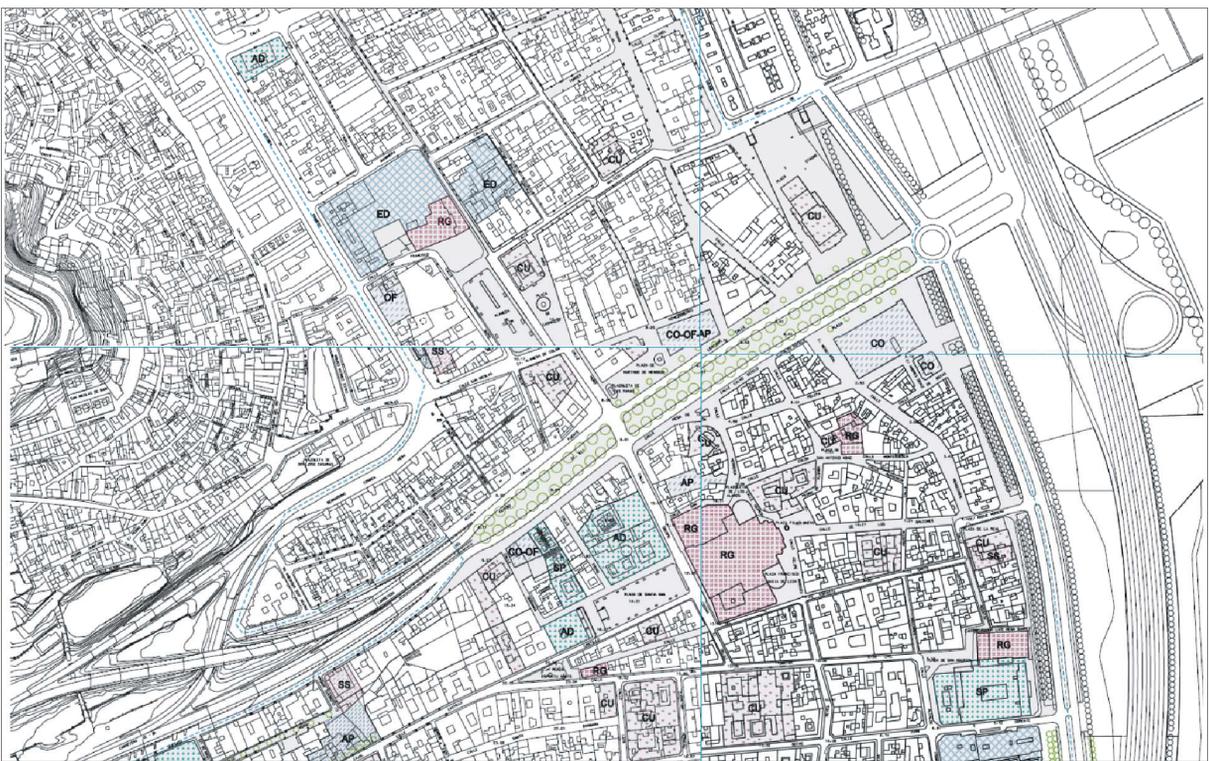
Asimismo, se origina cierta dificultad de evacuación de avenidas, ya que no se garantiza el correcto mantenimiento del cauce ni la propia dinámica fluvial ni litoral.

6.3 PROPUESTA DEL PEPRI-2001

La propuesta que hace el PEPRI-2001 es la de integrar los barrios de Vegueta y de Triana mediante una intervención en la Autovía del Guiniguada.

La propuesta, afecta lógicamente a la parte de la Autovía en contacto con ambos barrios pero se entiende que puede y debe plantearse como “modelo” transferible posteriormente al resto de los tramos de la actual Autovía. Se trata, según se cita textualmente en la Memoria del documento, de una “primera prueba reducida” de un proyecto futuro más ambicioso. De hecho la transformación de parte de la actual Autovía del Centro, aquella que significa un corte en la ciudad, que se ha propugnado en los diferentes documentos de elaboración del PEPRI-2001 se recoge tanto en el PGO como en el Plan Insular.

La propuesta desarrolla por tanto la transformación de la Autovía en rambla en el área delimitada consiguiendo una mejora sustancial de sus condiciones urbanas.



Propuesta del PEPRI-2001 en el entorno del Barranco.

6.4 PROPUESTA DEL PLAN DIRECTOR VEGUETA-TRIANA

El proyecto nace de un proceso de estudio que se inicia en 2003 que definió las “Propuestas estratégicas para el Sector Vegueta-Triana y las infraestructuras del Centro” y planteaba unas primeras propuestas definiendo escenarios para la reconversión de las infraestructuras viarias que se habían ido superponiendo al barranco –ignorando su presencia- o se habían implantado entre la ciudad y el mar, impidiendo su acceso y disfrute. Estas duras condiciones de borde habían cerrado en sí mismos los dos núcleos históricos de la ciudad y dificultando, como ya se ha expuesto, su permeabilidad peatonal. Precisamente la ejecución de la variante y del túnel de San José permite reducir la presión viaria en el Centro y actualizar su funcionalidad.

Fruto de estos escenarios se estudiaron estrategias de reconversión que llevaron a la demolición del Scalextric y la reordenación del tráfico en el sector central. Esta primera fase ya ejecutada permite plantear una reurbanización completa del “frente del mar” y del Barranco Guiniguada.

El objetivo principal del proyecto consiste en la rehabilitación del barranco y su transformación en paso peatonal, aunque resulte hidráulicamente activo en los periodos fuertes de lluvias y mareas altas, conectando físicamente los dos barrios tradicionales y abrirse al mar mediante una gran parque denominado Parque del Océano incorporando un nuevo frente a la ciudad histórica haciendo permeable su acceso al mar.



Propuesta del PEPRI-2001 en el entorno del Barranco.

6.5 PROPUESTA DEL PGO-2012

La Adaptación Plena del PGO recientemente aprobada, recoge el objetivo que tanto desde el PGM del 2000 hasta el PEPRI-2001 que ahora se revisa como el Proyecto Director expuesto en el punto anterior, se lleva planteando.

La reconversión del Barranco Guiniguada a su paso por los cascos históricos de Vegueta y Triana en un gran parque central, con preferente acceso a los peatones y recuperación de la conexión histórica entre ambos barrios, violentamente desaparecida tras la canalización y ejecución de la Autovía del Centro.

Dicho parque, dada su localización y relevancia en el ámbito municipal tiene en el Plan General adaptado de forma plena, la calificación de Sistema General de Espacios Libres, concretamente se trata del SG-51 "Barranco Guiniguada", recogándose su delimitación y determinaciones en la ficha correspondiente.

Es este PGO, el que remite su ordenación concreta a la redacción del un "Plan Especial", con el objeto de poder llevar a cabo un proyecto que englobe todas las premisas que se han ido mencionando y con el fin de conseguir otorgar el carácter relevante que como eje bisagra entre los dos principales cascos históricos del municipio tiene el Barranco Guiniguada.

Las directrices de ordenación recogen en gran medida las determinaciones de las propuestas desarrolladas en los últimos años:

- Una zona central, que recorre el barranco de manera longitudinal a modo de plaza o rambla
- Recualificación de las vías laterales, aumentando según sea necesario su sección y el ancho de las aceras en contacto con las edificaciones de manera que se pueda absorber el tráfico que a través de ellos accede tanto a Vegueta como a Triana.
- Conexiones entre los dos barrios, recuperando las trazas de los antiguos puentes y nuevas propuestas tanto peatonales como viarias.

A continuación se anexa la ficha del PGO-2012, correspondiente al SG-51, donde se recogen las determinaciones que el Plan General establece para la redacción del Plan Especial que ordene el ámbito del Barranco Guiniguada.

ÁREAS DIFERENCIADAS

SG-51

Denominación: "BARRANCO GUINIGUADA"

hoja 1 de 3

Tipo de Sistema General: Espacio Libre

Superficie del área: 10,90 Ha

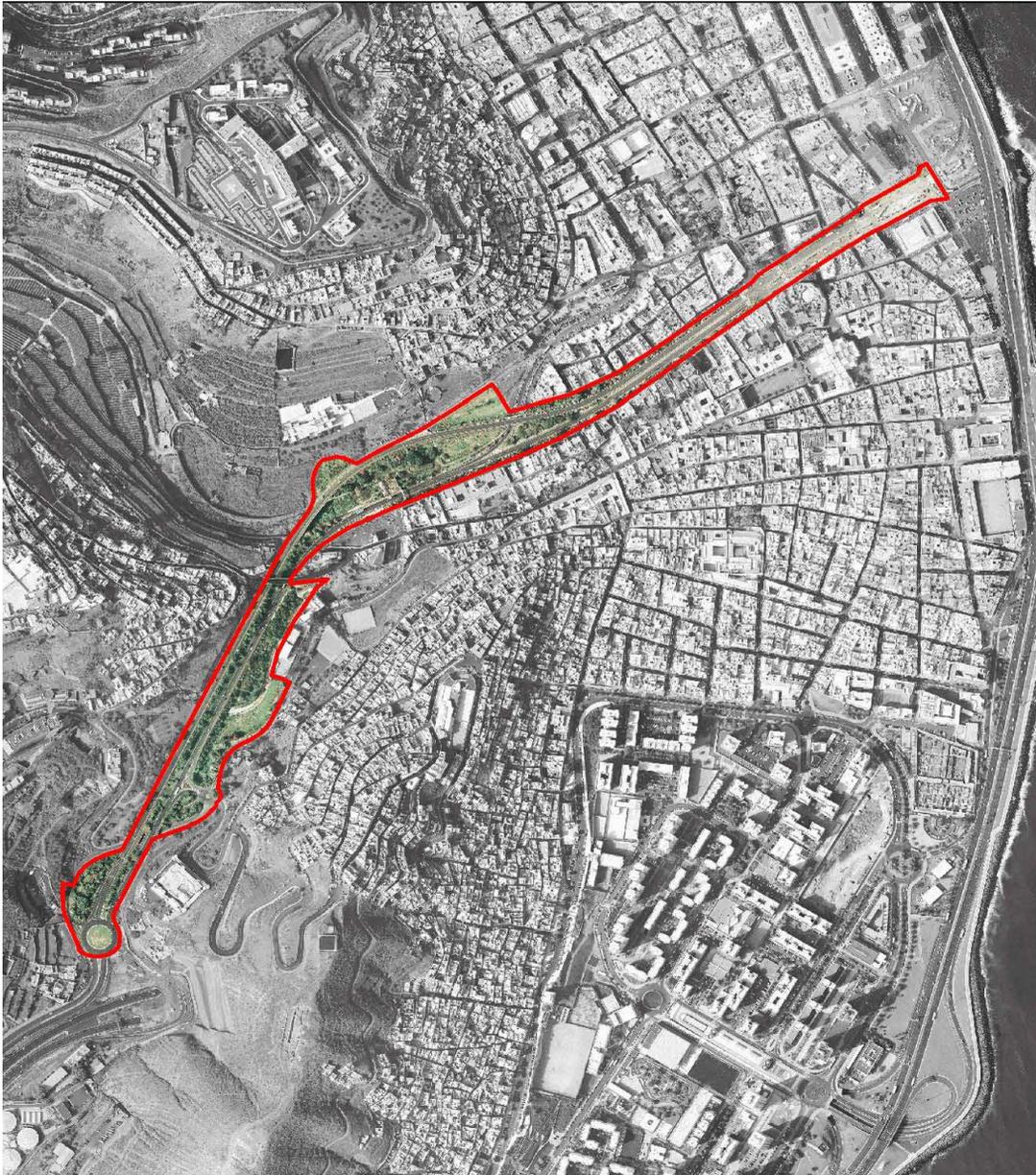
Clase de suelo: Suelo Urbano

Categoría de suelo: Suelo Urbano Consolidado

Instrumento de ordenación: Plan Especial [Nueva Actuación]

Sector urbanístico: 03 Vegueta-Triana

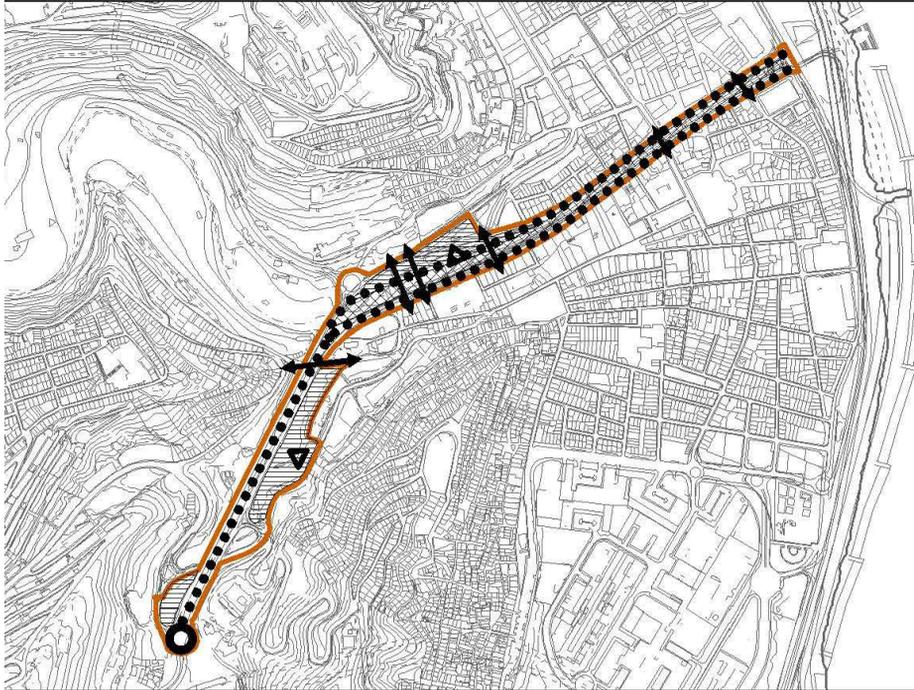
Hojas RS/GS: 18-S, 18-T, 19-S, 19-T

DELIMITACIÓN DEL ÁREA

■ P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria ■ Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) ■ Octubre de 2012 ■

Ficha del Sistema General del "Barranco Guinguada" en el PGO-2012.

DIRECTRICES DE LA ORDENACIÓN



Por su localización a modo de visagra entre los dos barrios históricos que conforman el API-01 "PEPRI Vegueta-Triana", constituye un eje fundamental a la hora de dar solución a la escasa conexión tanto peatonal como rodada de ambos Barrios por ello se remite a Plan Especial toda la ordenación del Barranco Guiniguada incluida en el Sistema General, así como la accesibilidad del área en su conjunto.
 Con el fin de justificar la solución propuesta, el Plan Especial, deberá integrar como parte de la documentación un estudio de movilidad que abarque un área comprendida entre los túneles de San José hasta la calle de Bravo Murillo.



Conexiones entre los dos Barrio con viales y peatonales recuperando la traza de los antiguos puentes y nuevas propuestas o adaptando las existentes a recorridos peatonales.



Preferente localización de Intercambiador bajo rasante.



Zona central, ocupando la cota más baja de la intervención con tratamiento de plaza.



Tratamiento de las laderas, como zonas de jardines debiendo realizarse un estudio pormenorizado de la adecuación de los distintos tramos de zonas verdes en lo referente al tipo de vegetación primando los árboles de porte y palmeras.



Recualificación de las calle Juan de Quesada, Lentini, Fuente y San Diego de Alcalá, modificando, ligeramente, en determinados puntos su trazado y ampliando la sección de la vía y de las aceras en su contacto con las edificaciones, con el objetivo de absolver el posible tráfico que se genere con la actuación que ordena el Plan Especial.

DETERMINACIONES AMBIENTALES

Se confiere carácter prioritario la adecuación de un entorno de alta cualificación medioambiental que vertebré la relación paisajística que se establece entre los barrios del centro histórico de Vegueta-Triana y entre esto y el borde marítimo.
 Se determina de modo vinculante una óptima integración paisajística del ámbito con respecto a los Bienes de Interés Cultural con la categoría de conjuntos históricos del Barrio de Vegueta y del Barrio de Triana, así como respecto a los edificios monumentales protegidos e incluidos en el Catálogo Municipal de Protección. Los espacios de dotación interiores atenderán al objetivo de impulsar un elemento de centralidad en el esparcimiento y el ocio en la desembocadura del Guiniguada, favoreciendo su singularidad arquitectónica y de tratamiento de zonas verdes y espacios libre respecto a su entorno urbano consolidado en Vegueta-Triana.
 El ajardinamiento del Sistema General vendrá acompañado de un estudio pormenorizado de la adecuación de los distintos tramos de zonas verdes en lo que se refiere a especies y portes, considerándose preferente el uso de la palmera canaria y otras especies adaptadas a la maresía. Se potenciará el uso de este margen como mirador respecto al frente marítimo del levante de la ciudad, adecuándose en su caso los accesos peatonales y mobiliario urbano necesarios.

ÁREAS DIFERENCIADAS**SG-51**

Denominación: "BARRANCO GUINIGUADA"

hoja 3 de 3

DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN

Titularidad del suelo:

Obtención: *

Organismo/s actuante/s:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN

Edificabilidad máxima:

Ocupación máxima:

Altura máxima:

Superficie del área ordenada: 109.209 m²Superficie de Espacios Libres: 47.842 m²

Calificación: Espacios Libres

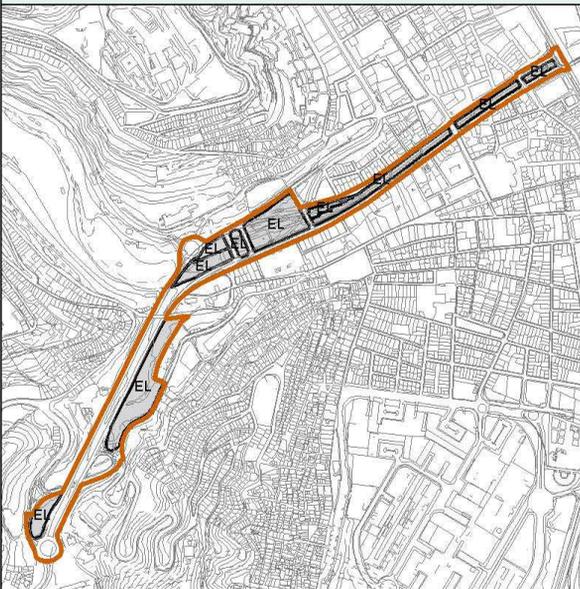
Superficie Dotaciones:

Instrumento de ejecución: Proyecto de Ejecución de Sistemas

Superficie Viario: 61.637 m²

Uso principal: Espacio Libre

Usos Compatibles: Garaje-aparcamiento, Intercambiador

ORDENACIÓN PORMENORIZADA**DETERMINACIONES ESPECÍFICAS**

La definición del trazado viario y espacios libres grafada en los Planos de Regulación del Suelo y de la Edificación y en esta ficha, es meramente orientativa, siendo la ordenación pormenorizada definitiva la que establezca el Plan Especial que ordena el Sistema General.

OBSERVACIONES

* Según artículo 137 del TR-LOTENC y artículo 141 del Reglamento de Gestión y Ejecución, Decreto 183/2004.

La superficie total para el computo de Sistemas General de Espacios libres a efectos del cumplimiento del artículo 32.2.A.7 del TR-LOTENC'00 es de 47.842 m².

7 REDES DE INFRAESTRUCTURA

La información que se aporta en este apartado es fruto de la documentación cedida y consultas realizadas con los diferentes Servicios Municipales y empresas responsables de la gestión de las diferentes instalaciones urbanas.

En relación a la red de telefonía, estamos a la espera de recibir la documentación solicitada a Telefónica, para elaborar el análisis sobre dichas instalaciones, que se anexará a la Memoria Informativa en la siguiente entrega.

7.1 RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

El abastecimiento de las zonas se realiza desde dos depósitos, Gran Depósito del Sabinal y Depósito Las Brujas, y dependiendo de las infraestructuras existentes, la distribución hidráulica de los mismos se realiza optimizando en la medida de lo posible el coste energético que supone garantizar el consumo y además mantener en las zonas una presión de servicio adecuada que evite incidencias en la red.

La mayor parte de la red de agua potable de la zona del barrio de Vegueta y Triana se encuentra en unas condiciones de precariedad que no garantiza en un futuro la calidad del suministro, principalmente por la antigüedad y materiales de las tuberías instaladas. El mayor número de incidencias producidas en la red de distribución y transporte (averías, calidad de agua, etc.) tienen lugar en las tuberías que llevan años instaladas con problemas de oxidación y en las que el comportamiento del material ha sido inadecuado o inesperado para las características del agua desalada y del propio funcionamiento de la red.

En el informe del Jefe de Servicio de Aguas sobre las necesidades de la zona en materia de abastecimiento, se anexa un cuadro donde se resaltan las tuberías existentes en la zona cuyo material no es el adecuado para garantizar el suministro, así como el porcentaje que representan en el conjunto de la red. De ello se desprende que las redes que deben renovarse son las siguientes:

- Red de fibrocemento (que representa el 19,49% del total de la red de abastecimiento).
- Fundición gris (0,01%).
- Hierro fundido (0,98%).
- Hierro galvanizado (13,27%).

- Polietileno (27,07%).
- Polietileno alta densidad (0,00%).
- Polietileno 10 atmósferas (0,27%).
- Polietileno 16 atmósferas (0,04%).

7.2 RED DE SANEAMIENTO, PLUVIALES Y SALINIDAD

- Mejoras a introducir en la red de saneamiento.
 - Compuerta en C/ Muro.
 - Automatizar la compuerta que posibilita el vertido del caudal del colector de saneamiento al Bco. Guiniguada en caso de fuertes lluvias.
 - Renovación del colector en C/ Reyes Católicos entre las calles Eufemiano Jurado y Antonio de Viana.
 - Registro de acometidas al alcantarillado en viviendas de las zona de Triana que carecen de ello.
 - Depósito de gruesos en la EBAR del Teatro.

El arrastre de áridos procedentes de la red viaria hacia la red de saneamiento en días de lluvia, origina la colmatación de la reja de desbaste y cámara de llegada a citada EBAR del Teatro. Por este motivo, se hace necesaria la construcción de un depósito de gruesos que evite su entrada en la EBAR.

- Mejoras a introducir en la red de pluviales.
 - Mejora de recogida de pluviales en C/ Triana esquina C/ Lentini.

Durante los días de fuertes lluvias los comercios situados en esta zona, tienen problemas de inundaciones porque los tragantes no desaguan lo suficiente. Debe mejorarse la red de pluviales de esa zona conectándola si fuera posible al colector de pluviales de la C/ Francisco Gourié.

- Mejora en el desagüe de pluviales en la C/ Fuentes con C/ Terrero.
- Mejora de recogida de pluviales en C/ la Pelota esquina C/ Mendizábal.
- Conexión del drenaje existente en la C/ Botas al pluvial que discurre por la C/ Alcalde Díaz Saavedra.
- Aumento de sección en el cruce entre el colector del Triana y el barranco canalizado de Munguía.
- Mejora de recogida de pluviales en c/ Espíritu Santo y Plaza de San Agustín.

7.3 RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

- Mejoras a introducir en Vegueta.
 - Reposición de los brazos de las luminarias que se acoplan a la pared, ya que en su mayoría se encuentran en mal estado.
 - Soterramiento de los cruces que todavía siguen siendo aéreos.
- Mejoras a introducir en Triana.
 - Mejora de la eficiencia de las luminarias.
 - Soterramiento de los cruces que todavía siguen siendo aéreos.

De la información planimétrica aportada se desprende que la mayoría de la red de alumbrado público es aérea (adosada a la fachada de los edificios) tanto en Vegueta como en Triana.

7.4 RED ELÉCTRICA DE BAJA Y MEDIA TENSIÓN

Según consulta realizada a Endesa, la red en la zona no presenta problemas y no hay previsiones de cambios a corto plazo. De la información planimétrica aportada se desprende que prácticamente la totalidad de las líneas son subterráneas tanto en Vegueta como en Triana.

8 ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PEPRI-2001. GRADO DE EJECUCIÓN

Se aborda en este capítulo el nivel de ejecución del PEPRI-2001 en lo relativo a las actuaciones programadas que figuran en el plano nº 6, así como en el ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO Y PROGRAMA DE ACTUACIÓN del Plan Especial mencionado.

Se analiza el grado de realización de las operaciones de rehabilitación, unidades de actuación, proyectos de expropiación y actuaciones previstas. Con respecto a las obras de urbanización propuestas, su grado de ejecución se recoge en el capítulo del Sistema Viario-Estudio de Movilidad.

8.1 OPERACIONES DE REHABILITACIÓN

- Hospital de San Martín

Se ha rehabilitado parte del inmueble, aproximadamente el 25% del mismo.

- Museo Canario

Se proponía su ampliación y actualmente se está ejecutando la primera fase.

- antiguo seminario

Se proponía la recuperación del conjunto, y se ha ejecutado una parte de la misma.

8.2 OPERACIONES DE REESTRUCTURACIÓN: PROYECTOS DE EXPROPIACIÓN, UNIDADES DE ACTUACIÓN Y ACTUACIONES

8.2.1 Proyectos de expropiación

- P.E.1 Y A.1 EDIFICIO DE APARCAMIENTO EN EL GUINIGUADA



Emplazamiento de la expropiación.

El ámbito está referido a cinco parcelas entre las calles Ramón y Cajal y Verdi, señaladas en rojo en el plano anterior. De las cinco se ha culminado la expropiación únicamente de la parcela 1, de 624 m², incluida en el inventario de patrimonio municipal con el número 121.

En consecuencia la propuesta de actuación A1, la plaza y el edificio de aparcamientos previsto, no se ha ejecutado.

- P.E.3 Y A.3 APARCAMIENTO Y PLAZA EN FRANCISCO GOURIE



Emplazamiento de la expropiación.

El ámbito está referido al área vacante en las traseras de las manzanas 14, 19 y 24 de Triana, incluyendo el tramo colindante de la calle Francisco Gourie. En la imagen se representa la misma área propuesta en el plano de Actuaciones Programadas del PEPRI-2001, dado que la información planimétrica de origen es bastante pobre, con los datos hallados en el documento EEF, en el apartado correspondiente a P.E.3 Y A.3 se ha volcado la información en el plano del geoportal. Hay que señalar que en el documento refieren 4400m² de superficie y en el plano anterior la superficie señalada en rojo corresponde a 4100m².

Hasta la fecha, las expropiaciones efectuadas son las señaladas en azul en el plano. La propuesta de actuación, que trataba de la ejecución de un aparcamiento subterráneo y plaza, no se ha ejecutado.

- P.E.4 APERTURA DE LA CALLE ALCALDE OBREGÓN



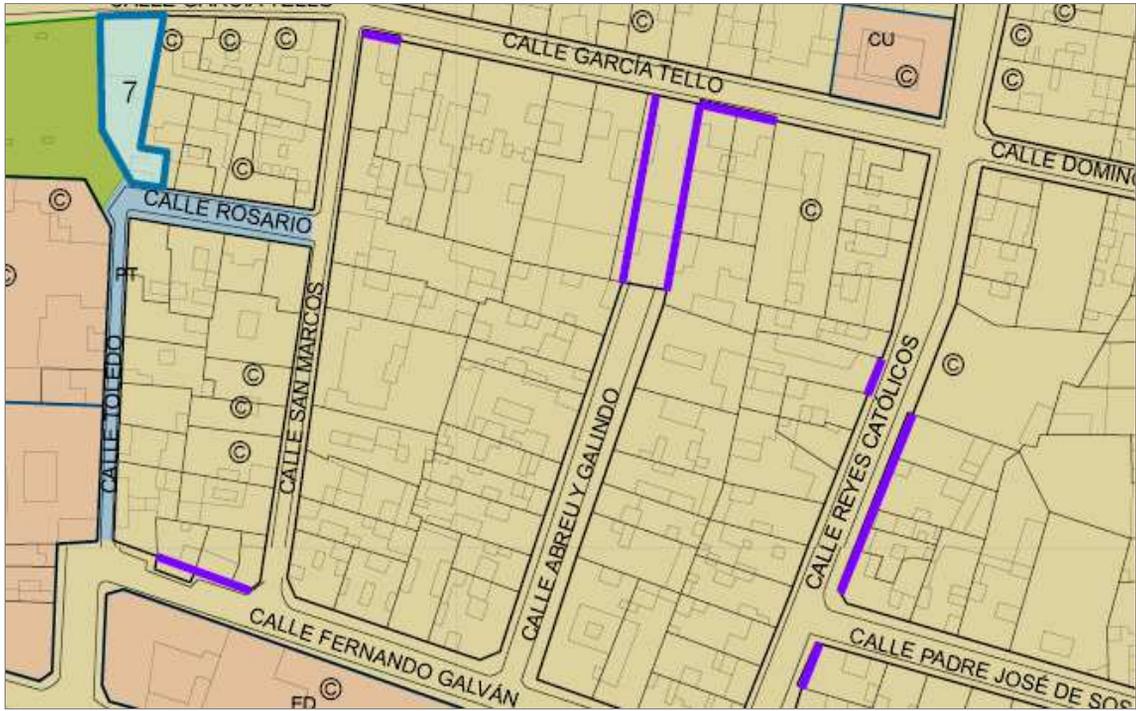
Emplazamiento de la expropiación.

La actuación propuesta es la prolongación de la calle Alcalde Obregón hasta la calle San Justo.

La expropiación se ha efectuado, pero aún no se ha demolido la parcela para proceder a unir ambas calles.

- P.E.5 APERTURA DE LA CALLE ABREU GALINDO

La actuación se localiza en la parcela encuentro entre las calles Abreu Galindo y García Tello. En la actualidad no se ha producido la expropiación de la parcela, que sigue ocupada por una edificación de una planta. Cabe señalar que en el documento del EEF habla de la parcela ocupada por una edificación de dos plantas.



Emplazamiento de la expropiación.

8.2.2 Unidades de actuación

- U.A.1. APERTURA DE LA CALLE LUIS FAJARDO FERRER Y EDIFICIO DE APARCAMIENTO



Emplazamiento de la expropiación.

La actuación se localiza en el encuentro de las calles Luis Fajardo Ferrer con la vía de servicio de la Autovía Marítima. Se trata de eliminar el actual fondo de saco en que termina la calle Luis Fajardo Ferrer, provocando la relocalización de la Estación de Servicio, pudiendo mantenerse en la ordenación propuesta y ampliando el edificio de aparcamiento existente.

La actuación prevista sigue sin ejecutarse.

8.2.3 Actuaciones

- A.4. PLAZA Y APARCAMIENTO SUBTERRANEO PEREZ GALDOS



Emplazamiento de la expropiación.

La actuación propuesta era reconvertir el entorno del Teatro Pérez Galdós, suprimiendo la gasolinera existente y la creación de una plaza, viario y aparcamiento subterráneo.

La actuación se ha ejecutado en su totalidad pero sin aparcamiento subterráneo.

- A.5. REMODELACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL CENTRO – RAMBLA DEL GUINIGUADA

La actuación propuesta pretende la recualificación de la Autovía del Centro en el tramo entre Vegueta y Triana, recuperando el carácter urbano de esta vía, acercando los barrios limítrofes y potenciando este encuentro como área de paseo de la ciudad.

Hasta la actualidad solo se ha ejecutado el enlace con la Autovía Marítima suprimiendo el Escalectrix.

EQUIPO REDACTOR

REDACCIÓN



Ana Dolores del Rosario Suárez
ARQUITECTA



Jacobo González Jorge
ARQUITECTO



Elvira Monzón García
ARQUITECTA



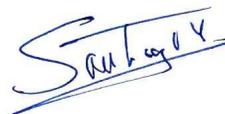
Ruth Navarro Delgado
ARQUITECTA



Carolina Saavedra García
ARQUITECTA



Juan Carlos Padrón Valido
HISTORIADOR DEL ARTE



Santiago Hernández Torres
GEÓGRAFO



Inmaculada Morales Guerra
TÉCNICO JURÍDICO